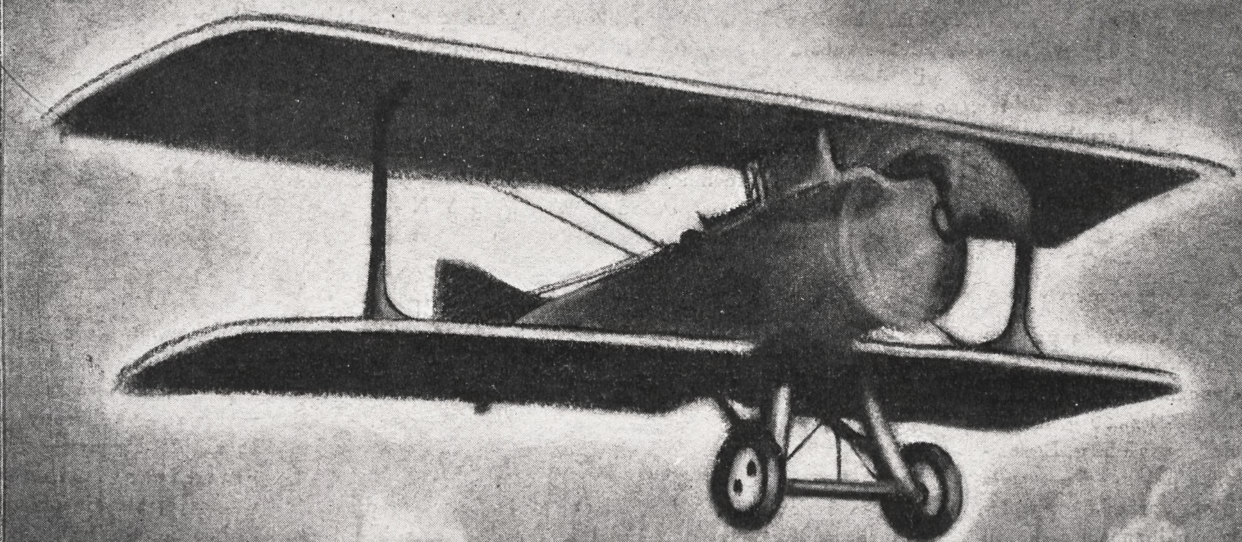


MŁODY LOTNIK

Numer 10—11 LIPIEC — SIERPIEŃ 1925 ROK Cena 90 gr.

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY POPULARYZACJI LOTNICTWA

MŁODY LOTNIK

WYCHODZI 10 GO KAŻDEGO MIESIĄCA

ORGAN POLSKIEGO LOTNICZEGO ZW. MŁODZIEŻY

PRENUMERATA wraz z przesyłką pocztową wynosi: Rocznie—5 z., półrocznie — 3 z., kwartalnie — 1 z. 50 g. Numer pojedynczy—50 g. Egzemplarze pojedyncze wysyła się po uprzedniem wpłaceniu należności na konto Admin. w P.K.O. № 9511.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:
WARSZAWA, UL. SENATORSKA № 14
Tel. 132-14. Konto w P. K. O. № 9511.

Redakcja i Administracja otwarta dla iuteresantów w poniedziałki, środy i soboty od godz. 11-ej m. 30 do godz. 1-ej po południu.

OGŁOSZENIA
Za tekstem: Cała strona — 100 z., pół strony — 50 z., ćwierć strony — 27 z., 1/8 strony — 15 z., 1/16 strony — 9 z. Przed tekstem i na zewnętrznej stronie okładki o 50% drożej. W tekście—100% drożej.

MŁODY LOTNIK

ORGAN POLSKIEGO LOTNICZEGO ZWIĄZKU MŁODZIEŻY

ROK II. WARSZAWA—LIPIEC-SIERPIEŃ—1925 № 10—11 (7—8).



Projekt gmachu Instytutu Aerodynamicznego, który stanie na początku roku przyszłego i da możność rozwoju naszemu rodzimemu lotnictwu. U góry nasz znakomity uczony aerodynamik, prof. Cz. Witoszyński, — „dusza" Instytutu.

Silne lotnictwo — to podwalina bytu państwa, a rozwój i zastosowanie techniki lotniczej to miara jego kulturalnego dorobku. Lotnictwo polskie muszą budować „m ł o d z i l o t n i c y“.

CZY WIESZ, ŻE...

— Sieć regularnych linji komunikacji lotniczej obejmowała w roku 1924 26.067 kilometrów, z czego na Polskę przypada 995 km. Wśród używanych na tej przestrzeni samolotów na pierwszem miejscu należy postawić jednopłatowce Junkersa (używane u nas przez Polską Linję Lotniczą) i angielskie de Havilland'y.

— Posiadane przez nas 905 km. obsługiwała Polska Linja Lotnicza (Warszawa - Kraków, - Lwów i - Gdańsk) i T-wo Żeglugi Powietrznej w Polsce (Warszawa — Praga — Paryż).

— Do dnia 1. VI. r. b. Polska Linja Lotnicza przewiozła około 7000 pasażerów, 1700 kg. poczty i przeszło 72000 kg. towarów. Samoloty Polskiej Linji Lotniczej przelatały już miljon kilometrów, niespowodowawszy dotąd żadnego śmiertelnego wypadku.

— Nowoczesne samoloty nie służą tylko do celów komunikacyjnych W Ameryce używają je do zasiewów, przy łowieniu ryb, obserwacji plantacji, do służby policyjnej i t. p.

DO CZYTELNIKÓW

Wskutek gruntownej reorganizacji naszego wydawnictwa, jak rownież z powodu urlopu wypoczynkowego naszego redaktora, numer niniejszy zmuszeni jesteśmy wydać jako podwójny, t. j. za lipiec i sierpień razem, co Szanowni Czytelnicy raczą nam wybaczyć.

Numer następny ukaże się 5 września, t. j. na „Tydzień Lotniczy“.

WYDAWNICTWO.

PIERWSZY WALNY ZJAZD POLSKIEGO LOTNICZEGO ZWIĄZKU MŁODZIEŻY

Pierwszy Wszechpolski Zjazd Polskiego Lotniczego Związku Młodzieży to przejście od budowy fundamentów do konstrukcji pięter.

W ciągu czterech lat wyrósł Związek potężnie. Dziś liczy przeszło 2000 członków i około 30 kół, rozsianych na terenie Rzeczypospolitej.

Trzeba było te koła zorganizować, dać im kierunek i metody pracy, zbliżyć je ku sobie. To osiągnął Zjazd w zupełności.

Ważną uchwałą była zmiana dotychczasowego statutu. Zjazd, dążąc do skoordynowania swej pracy z innemi organizacjami, postanowił zwrócić się do Ligi Obrony Powietrznej Państwa z propozycją przyłączenia Związku w charakterze autonomicznej sekcji do Ligi. Jest to objaw zasługujący na szczere uznanie. Dziś, gdy młode nasze lotnictwo zaczyna targać niezdrowa rywalizacja, gdy powstają nowe organizacje, które działalność swą chcą objawić przez poniżenie zasług innych, — młodzież rzuca hasło: Pracujmy wszyscy razem. Tylko wspólnemi siłami stworzymy naprawdę coś wielkiego.

PRZEBIEG ZJAZDU

Zjazd rozpoczął się w dniu 24 czerwca uroczystą mszą świętą w kościele garnizonowym, poczem udano się do sali audjencjonalnej Rady miejskiej, gdzie o godz. 10-ej nastąpiło

OTWARCIE ZJAZDU

i pierwsze zebranie plenarne.

W obradach wzięło udział 38 delegatów oraz zaproszeni goście, wśród których dało się zauważyć kilka mundurów oficerskich, reprezentujących M. S. Wojskowych i Depart. Żegl. Pow., przedstawicieli ciała pedagogicznego, Ligi Obrony Powietrznej Państwa i pokrewnych organizacji, delegacje stowarzyszeń młodzieży akademickiej, reprezentantów prasy stołecznej i t. p.

Na trybunie ukazuje się prezes zarządu gł. Związku, p. *Jerzy Falkiewicz*: *)

„Kiedy Polska uzyskała wolność, oczy całego społeczeństwa zwróciły się na młodzież, która tę wolność miała utrwalić. Narazie jednak nie widać realnych wyników pracy młodzieży. Aż następuje rok 1920. Tu gigantyzm i zapał młodzieńczy zdobywa się na czyn wielki; swemi piersiami młodzież zasłania kraj przed hordą nieprzyjaciół, tworzy „Cud nad Wisłą". Po powrocie z frontu zaczyna się praca nad ugruntowaniem pokoju. W szeregu innych organizacji powstaje Lotniczy Związek Młodzieży, który za cel stawia sobie m. in. przygotowanie rezerw lotniczych i szerzenie zamiłowania do tej wszechwładnej dziś gałęzi wiedzy ludzkiej — lotnictwa. Tak trwała praca przez 4 lata. Dziś mam zaszczyt otworzyć I Walny Zjazd Polskiego Lotniczego Związku Młodzieży".

Dalej mówca zaprosił do prezydjum p. gen. A. Osińskiego, p. dyr. Br. Barylskiego — czł. zarządu gł. L. O. P. P., sędziego Fr. Falkiewicza — prezesa Komitetu Stołecznego L. O. P. P., p. Sierocińskiego — prezesa Zw. Hallerczyków, kpt. Szczerskiego — przedst. Dep. Żegl. Pow. M. S. Wojsk. oraz p. Iskrzyckiego — prezesa Koła P. L. Z. M. w Zakopanem.

Po zagajeniu nastąpiły

powitania Zjazdu.

Gen. *Osiński* wita Zjazd w imieniu Ministerstwa Spraw Wojskowych i życzy pomyślnych obrad. Przy okazji dostojny mówca składa hołd młodzieży polskiej, która niejedną piękną kartę posiada w historji dziejów naszej Ojczyzny.

„Państwo, które opiera się na takiej młodzieży z dumą może spoglądać w przyszłość — kończy —, wznosząc okrzyk na cześć młodzieży.

P. *Barylski*: — Dziwne ogarnia mnie wzruszenie. W tej sali kiedyś tak, jak wy obecnie, przeżyłem wiele chwil podniosłych. Dziś przypadł mi miły zaszczyt powitania Was w imieniu Zarządu gł. L. O. P. P. Wy, potomkowie wielkich husarzy, macie uskrzydlić polskie wojsko. Pracujecie w chwili, kiedy na zachodzie rozstrzygają się losy świata. Cokolwiek jednak dyplomacja postanowi, my nie obawiamy się, bo mamy taką młodzież, która zdaje sobie sprawę, że przysłość Polski leży w jej ręku, a której my możemy zaufać. Pracujcie nadal dla dobra naszej Ojczyzny, a praca Wasza niech wyda jaknajlepsze plony.

P. *sędzia Franciszek Falkiewicz* wita Zjazd w imieniu Komitetu Stołecznego L. O. P. P. Jako pierwszy komisarz L. O. P. P. do Związku, pod którego opieką Związek stawiał pierwsze kroki, mówca konstatuje szybki rozwój organizacji, mając nadzieję, iż zapał do pracy, jaki zauważył obecnie wśród członków, doprowadzi do jeszcze lepszych rezultatów. Pracujcie więc nadal dla dobra polskiego lotnictwa — kończy mówca — a, jeżeli będziecie się unosić w przestworza, pamiętajcie: wznosić się nietylko ciałem, ale i duszą.

P. *Tarnowski*: Imieniem stowarzyszenia młodzieży akademickiej „Odrodzenie" — wita Zjazd

*) Przemówienia podajemy *in extenso*.

i Związek, w którego szeregu znajduje się wielu członków „Odrodzenia". Mówca życzy, aby dotychczasowy wpływ Związku na młodzież akademicką ugruntował się jeszcze bardziej i aby w łonie Związku znaleźli się wszyscy akademicy. Kończąc, mówca zapewnia Zjazd o serdecznej przyjaźni, jaką żywi dla Związku jego organizacja.

Wreszcie powitał zjazd imieniem Związku Hallerczyków prezes, p. *Sierociński*, poczem Przewodniczący udzielił głosu panu *J. Falkiewiczowi*, który składa ogólne

sprawozdanie z działalności Związku.

Przyczyną powstania Związku był najazd bolszewicki. Młodzież zrozumiała rozpaczliwe położenie Polski w czasie wojny bez dostatecznej floty powietrznej. I oto powstaje w r. 1921 początkowo tylko na terenie gimn. im. Mickiewicza, a potem wśród większości warszawskich szkół średnich — Polski Lotniczy Związek Młodzieży, którego celem bezpośrednim staje się propaganda lotnictwa, pośrednim, i to stokroć ważniejszym, przygotowanie się do zadań wojennych. Chcąc uzyskać opiekę społeczeństwa, Związek oddaje się pod protektorat Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej i wybiera na prezesa członka tego klubu, p. kpt. Iwanowskiego.

Narazie uruchomiono sekcję modelarstwa i sekcję odczytową, zorganizowano t. zw. kurs niższy przeszkolenia lotniczego. W roku 1922 Związek występuje poraz pierwszy publicznie, na wystawie „Rejaka".

Na początku 1923 r. ustępuje prezes Związku, p. major Tebinka, wybrany po zgłoszeniu dymisji przez kapitana Iwanowskiego. Przewodnictwo obejmuje zastępczo obecny prezes zarządu gł., p. Jerzy Falkiewicz, który przeprowadza oddanie się Związku pod protektorat Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Odtąd zaczyna się stały rozwój Związku, który ogarnął już nietylko warszawską młodzież szkół średnich, ale także i młodzież akademicką. Prócz dalej prowadzonego „kursu niższego", powstaje „kurs wyższy obsługi lotniczej", budują się szybowce, wre praca w sekcji modelowej. Na pierwszej wystawie lotniczej w kwietniu r. 1924 Związek otrzymuje za modele, wykonane przez członków, najwyższą nagrodę pieniężną oraz dyplom honorowy.

Tak trwała praca do połowy r. 1924. O tej chwili rozszerzył Związek swą działalność na całą Polskę. W dniu 4 października 1924 r. zostaje wybrany zarząd główny, który zajął się organizacją kół P. L. Z. M. we wszystkich ważniejszych ośrodkach życia młodzieży.

W ten sposób powstało już, lub też powstaje, kilkadziesiąt kół i kółek, które liczą ogółem 2000 członków rzeczywistych.

Praca zarządu gł. spoczywała w szeregu autonomicznych sekcji.

W roku obecnym funkcjonowały sekcje: Propagandowo-organizacyjna, techniczna, prasowo-wydawnicza i dochodów niestałych.

Sekcja propagandowo-organizacyjna, której kierownictwo spoczywa obecnie w zdolnych rękach p. Zbigniewa Zapasiewicza, zorganizowała szereg odczytów i pokazów i przyczyniła się do powstania większości kół prowincjonalnych Związku.

Sekcją techniczną kierował początkowo p. K. Głębicki, póżniej p. T. Targoński. Uruchomiono szereg kursów niższych i wyższych, opracowano i ujednostajniono z Departamentem Żegl. Pow. MSWojsk. program wyszkolenia technicznego członków, uzyskano trzy płatowce systemu „Potez" do zajęć praktycznych na kursach, prowadzono pracę w modelarni i t. p.

Głównym zadaniem Sekcji prasowo-wydawniczej było wydawanie pisma „Młody Lotnik". Kierownictwo Sekcji sprawował redaktor pisma, p. Jerzy Osiński.

Sekcja dochodów niestałych „zapychała" luki w budżecie. Zorganizowano 2 koncerty, bal reprezentacyjny, akademję i 2 dancingi. Dzięki gorliwej i owocnej pracy członków tej Sekcji, szczególnie p. Jadwigi Krzemińskiej i L. Siwika, Związek uzyskał z imprez około 2000 zł. czystego dochodu.

Skarbem kierował p. Kondracki. Jemu zawdzięcza Związek równowagę budżetową.

Sekretarjat prowadziła p. Krzemińska. Zatrudniał on 4 pracowników, wysłano ogółem 1035 listów.

Następnie p. Falkiewicz przeszedł do omówienia działalności kół Związku, których praca wyróżniała się czemśkolwiek.

Najliczniejsze było koło, a właściwie Okrąg Warszawski, liczący zgórą 600 człon. Zorganizowano tu m. in. 10 nowych oddziałów (kółek) przy szkołach, 5 kursów niższych, które wydały 150 absolwentów, organizuje się obecnie kurs gazowy, modelarski-instruktorski i mechaników - pilotów.



...Szczególną troską otaczał Związek zajęcia praktyczne na kursach. Montowano i demontowano płatowce.

Prezesem Koła był pan K. Biernawski, wiceprezesem p. St. Szpachta, sekretarzem p. Z. Richling, skarbnikiem p. R. Sołtan i zast. skarbnika pan M. Kamiński.

Koło w Ciechanowie wyróżniło się doskonałem prowadzeniem korespondencji z zarządem głównym.

Koło Radomskoskie zajmowało się obok lotnictwa także gazami trującemi.



Fragment z obrad. W głębi prezydjum. Od lewej ku prawej siedzą: kap. Szczerski, prezes Iskrzycki, sędzia Falkiewicz, gen. Osiński (przewodniczący), marsz. Osiecki, dyr. Barylski i prezes Sierociński. Przemawia prezes zarządu gł. P. L. Z. M., p. Falkiewicz junior.

Najmłodszych członków posiadało Koło Żyrardowskie. Jest to jedyne koło Związku zorganizowane na terenie szkoły powszechnej. Na szczególną pochwałę zasługiwała praca Koła Zakopiańskiego. Energicznie prowadzone przez p. Tadeusza Iskrzyckiego, przy gorącem poparciu p. prof. Małaszyńskiego, Koło Zakopiańskie stanęło obecnie na czele kół prowincjonalnych. Liczy 44 czł., posiada sporą bibljotekę, buduje szybowiec, zorganizowało 10 odczytów publicznych. Dzięki Kołu Zakopiańskiemu został zorganizowany „Tydzień Lotniczy" w Zakopanem oraz zostało stworzone Koło Związku w Nowym Targu. Obecny zarząd tworzą pp.: Tadeusz Iskrzycki—prezes, J. Wesołowski—wiceprezes, Z. Krzysik—sekretarz, J. Szczawińska — zast. sekretarza oraz H. Mackiewicz — skarbnik.

Liczne jest również Koło Lubelskie i Piotrkowskie. To ostatnie skupia młodzież z 6-ciu szkół średnich.

Kończąc swe przemówienie, zwrócił p. Falkiewicz uwagę na trudne warunki, w jakich pracował ustępujący zarząd główny. Mimo to, zdaniem mówcy, spełnił on swe zadanie, gdyż położył trwałe podwaliny pod gmach Związku.

Przy końcu przemówienia p. J. Falkiewicza zjawił się na sali wicemarszałek Sejmu Osiecki, prezes zarządu gł. L. O. P. P.

Gościa powitał przewodniczący zebrania, gen. Osiński, zapraszając wicemarszałka do stołu prezydjalnego.

Z kolei nastąpiło sprawozdanie Komisji Rewizyjnej, które wygłosił jej przewodniczący, p. Ignacy Kerntopf. W imieniu Komisji zgłosił on wniosek o udzielenie ustępującemu zarządowi absolutorjum.

Na tem wyczerpano porządek dzienny pierwszego zebrania plenarnego.

Po obiedzie odbywały się

POSIEDZENIA KOMISYJ ZJAZDOWYCH

na których dyskutowano nad szczegółowemi sprawozdaniami z działalności sekcyj oraz omawiano program pracy na przyszłość.

KOMISJA PROPAGANDOWO-ORGANIZACYJNA

odbyła posiedzenie w lokalu Komitetu Stołecznego L. O. P. P. o g. 18-ej. Przewodniczył p. T. Raczkowski, ref. p. Zapasiewicz.

Ciągłe zmiany na stanowisku kierownika Sekcji propagandowo-organizacyjnej nie sprzyjały pracy. Głównym zadaniem dotychczasowego kierownictwa było wyjście z ogólnego chaosu i opracowanie programu i metod pracy. Dotychczas Sekcja opracowała arkusze statystyczne, przedstawiające ruch towarowy i pasażerski na linjach lotniczych oraz mapy; zaprojektowała wydanie dwóch broszur propagandowych. Jedna z nich: „Cele i zadania Polskiego Lotniczego Związku Młodzieży" jest już napisana przez p. Miklaszewską i wydana będzie we wrześniu, druga — „Metody pracy w P. L Z. M." ukaże sie nieco później.

Praca organizacyjna uzewnętrzniała się w odczytach w mieście i na prowincji, „wyjazdach" oraz inspekcjach. W okresie sprawozdawczym wygłoszono przeszło 30 odczytów, członkowie zarządu gł. odwiedzili wszystkie istniejące koła prowincjonalne.

Najbliższem zadaniem Sekcji będzie ujednostajnienie programu i metod pracy we wszystkich okręgach, kołach i kółkach Związku.

W dyskusji zgłoszono następujące wnioski:

1) Walny Zjazd P. L. Z. M. poleca zarządowi głównemu ujednostajnienie metody pracy poszczególnych kół P. L. Z. M.

2) Walny Zjazd P. L. Z. M. poleca zarządowi głównemu nawiązanie kontaktu z młodzieżą polską na obczyźnie oraz zbliżenie się z analogicznemi stowarzyszeniami młodzieży obcej.

Oba te wnioski zgłosił p. Raczkowski.

KOMISJA TECHNICZNA

odbyła posiedzenie w lokalu zarządu gł. Związku o g. 17-ej. Przewodniczył p. Grajeta (Poznań), referował p. Targoński.

Sekcja techniczna zarządu gł. rozpada się na podsekcje: modelarstwa, szybowców i wyszkolenia technicznego.

Podsekcja modelarstwa zajmowała się opracowywaniem instrukcji i rysunków oraz udzielaniem wskazówek członkom-modelarzom.

Podsekcja wyszkolenia prowadziła kursy mechaników lotniczych niższe i wyższe.

Program pracy Sekcji na rok przyszły (t.j. od dn. I.VII. 25 do 31. VI. 26) obejmuje:

A). W podsekcji modelarstwa:

1) kurs insruktorski modelarstwa (od 15-go VII 25 do 30 VII 25),

2) organizacja modelarni w kołach.

B). Podsekcja szybowców:

1) organizacja warsztatów szybowcowych w kołach,

2) organizacja kursu modeli szybowców.

C). Podsekcja wyszkolenia technicznego:

1) organizacja wakacyjnego kursu wykładowców,

2) organizacja kursów mechaników lotniczych w kołach.

Zrealizownie programu w zakresie modelarstwa przyjął na siebie p. B. Grajeta.

KOMISJA WYDAWNICZA

obradowała o g. 17-ej w redakcji „Młodego Lotnika" pod przewodnictwem p. T. Raczkowskiego (Koło Akad.). Sprawozdanie z działalności składał p. J. Osiński.

Głównym zadaniem Sekcji było wydawanie pisma „Młody Lotnik". Wyszło dotychczas 9 numerów w ogólnej liczbie 26000 egzemplarzy. Znaczną pomoc okazał pismu Komitet Stołeczny i Warszawski Kom. Wojew. L. O. P. P.

Poważną bolączką pisma jest zupełny brak kapitału obrotowego. Z tego powodu nie może ono należycie się rozwijać.

Znalezienie wyjścia z tej sytuacji było przedmiotem dyskusji.

Ostatecznie zgodzono się, aby zwrócić się do jednego z dotychczas subsydjujących pismo Komitetów L. O. P. P. z propozycją współwydawania „Młodego Lotnika".

Pertraktacje w tej sprawie zostały powierzone p. Osińskiemu.

KOMISJA ADMINISTRACYJNA

obradowała pod przewodnictwem p. W. Kaftala. Sekretarzował p. Grossman. Sprawozdanie składała p. Krzemińska.

Komisja omówiła sposoby prowadzenia korespondencji między kołami, ustaliła terminy nadsyłania sprawozdań i t. p.

KOMISJA BUDŻETOWA

Przewodniczył p. Sołtan (Warszawa), sekretarzował p. Baldwin-Ramułt (Radomsk).

Porządek dzienny Komisji obejmował sprawę ujednostajnienia rachunkowości na terenie Związku oraz ułożenie budżetu.

Na wniosek p. Sołtana Komisja uchwaliła instrukcje, tyczące się prowadzenia rachunkowości.

Co do budżetu, Komisja przyszła do wniosku, iż w obecnych warunkach ułożenie budżetu byłoby wprost niemożliwe. Sprawę tą przekazano nowemu zarządowi głównemu.

W wolnych wnioskach wyłoniła się sprawa płatności niektórych stanowisk w zarządzie gł. Odnośny wniosek Komisja postanowiła wnieść na plenum zjazdu.

KOMISJA STATUTOWA

pod przewodnictwem p. Iskrzyckiego (Zakopane) przedyskutowała projekt nowego statutu Związku, opracowanego przez specjalną, a d h o c popowołaną komisję. Projekt statutu referował p. St. Szpachta (Warszawa).

KOMISJA PROGRAMOWA

uchwaliła szereg wniosków, tyczących się przyszłej pracy.

Z tych ważniejsze:

Koło Warszawskie zostanie we wrześniu przez zarząd Koła podzielone przynajmniej na trzy koła. Przekształcanie kół ogólnoszkolnych w koła ściśle szkolne winno odbywać się drogą ewolucji. Zarząd gł. zorganizuje koła w tych wszystkich ośrodkach, gdzie znajduje się bądź to lotnisko, bądź też szkoła przemysłowa. Zarząd gł. wystosuje jedno memorandum do L. O. P. P. (punkty zasadnicze: 1) chęć przystąpienia Związku do L. O. P. P. jako autonomicznej sekcji na warunkach załączonego statutu, 2) Związek skupi całą dotychczasową i przyszłą młodzież Ligi) i drugie do Min. W. R. i O. P., celem uzyskania okólnika do dyrekcji szkół w sprawie popierania i organizowania kół Związku.

Przewodniczył Komisji p. Iskrzycki, sekretarzował p. Targoński.

Wieczorem delegaci spędzali czas w teatrach i salach koncertowych.

DNIA 25 CZERWCA,

w drugim dniu zjazdu, odbyło się o godz. 9-ej

ZWIEDZANIE LOTNISKA,

zaś o godz. 12-ej w sali bibljotecznej Magistratu

DRUGIE ZEBRANIE PLENARNE.

Posiedzenie otworzył prezes J. Falkiewicz. Porządek dzienny obejmował sprawozdania ko-

misyj zjazdowych i wolne wnioski. Obecnych było 28 delegatów.

Sprawozdanie Komisji statutowej składał p. St. Szpachta. Statut przyjęto przez aklamację.

Sprawozdanie Komisji wydawniczej składał p. J. Osiński. Przyjęto wniosek p. Iskrzyckiego treści następującej:

„Zarząd gł. postara się o wydanie w roku bieżącym broszury wyjaśniającej cele Związku".

Również przez aklamację przyjęto drugi wniosek p. Iskrzyckiego, zgłoszony w związku ze sprawozdaniem, głoszący, iż wszyscy członkowie Związku obowiązani są prenumerować i rozpowszechniać „Młodego Lotnika" lub pismo inne, uznane za organ Związku.

Sprawozdanie z Komisji propagandowo-organizacyjnej złożył p. Zapasiewicz. Wnioski zgłoszone na Komisji przyjęto większością 13 gł.

Sprawozdanie Komisji administracyjnej składał p. W. Kaftal (Warszawa). Wniosków nie zgłaszano.

Sprawozdanie Komisji budżetowej złożył p. Sołtan. W imieniu Komisji wnosi:

„Ponieważ na posiedzeniu Komisji budżetowej zjazdu nie zostało zgłoszone sprawozdanie kasowe ustępującego zarządu gł., zjazd uchwala polecić Komisji rewizyjnej, obranej na r. 1925/26, przeprowadzić powtórną rewizję skarbu ustępującego zarządu gł. i rezultaty rewizji ogłosić z podaniem danych cyfrowych w piśmie „Młody Lotnik".

P. *J. Falkiewicz* wyjaśnia, iż sprawozdanie kasowe nie złożone było dlatego, iż Komisja rewizyjna nie zwróciła dotąd ksiąg, które dane jej były do kontroli. Mówca przychyla się do wniosku, który, zdaniem jego, wymierzony jest przeciwko Komisji rewizyjnej. Zebranie wniosek przyjmuje.

Następnie p. Sołtan referował wniosek tyczący się opłacania kierowników kilku sekcji zarządu gł. Wniosek upadł.

Sprawozdanie z Sekcji technicznej składał p. Grajeta (Poznań). Program pracy został przyjęty bez dyskusji, przez aklamację.

W wolnych wnioskach zaproponował p. Iskrzycki złożenie wieńca na grobie „Nieznanego Żołnierza" od uczestników zjazdu, na co zebranie zgodziło się jednomyślnie.

Wieczorem tegoż dnia odbyła się dla uczestników zjazdu i zaproszonych gości

ZABAWA TANECZNA

z częścią koncertową w Klubie Artystycznym hotelu „Polonia".

DNIA 26 CZERWCA.

Ostatni dzień zjazdu rozpoczęło

TRZECIE ZEBRANIE PLENARNE,

które odbyło się w sali bibljoteki przy ul. Koszykowej 26.

Porządek obrad obejmował: 1) sprawozdanie Komisji programowej, 2) dyskusja i głosowanie nad absolutorjum dla ustępującego zarządu głównego, 3) wybory nowych władz, 4) wolne wnioski. Przewodniczył p. Iskrzycki.

Po odczytaniu i przyjęciu protokółu z ostatniego zobrania plenarnego, referował p. Iskrzycki program pracy Związku w roku bieżącym i przyszłym oraz zgłosił wnioski Komisji, które przyjęto bez poprawek.

Następnie jednogłośnie udzielono absolutorjum ustępującemu zarządowi i na wniosek p. Sołtana wyrażono mu gorące podziękowanie za gorliwą i owocną pracę.

Z kolei przystąpiono do wyborów nowych władz. Zgłoszono dwie listy kandydatów do zarządu gł., z których jedną później wycofano. Pozostałą listę przyjęto przez aklamację.

Wybrany zarząd przedstawia się następująco:

Tadeusz Targoński, student, — prezes
Zbigniew Zapasiewicz, student, — I wiceprezes
Stefan Szpachta, uczeń, — II wiceprezes
Jadwiga Krzemińska, studentka, — sekretarz
Roman Sołtan, student, — skarbnik
Witold Kaftal, student, — czł. rarządu
Tadeusz Raczkowski, b. student, — czł. zarządu.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano również z jednej listy i przez aklamację pp.: L. Siwika, T. Iskrzyckiego i Dziarczykowskiego.

Imieniem nowego zarządu przemawiał pan Sołtan, dziękując za wybór i składając exposé.

W wolnych wnioskach wyłoniła się sprawa nadania odznak honorowych za zasługi położone dla dobra Związku.

Po krótkiej dyskusji Zjazd nadał przez aklamację

ODZNAKI HONOROWE

następującym osobom:

Jerzemu Falkiewiczowi, prezesowi zarządu głównego, *Kazimierzowi Głębickiemu* — b. kierownikowi Sekcji technicznej, *Tadeuszowi Targońskiemu* — wiceprezesowi zarządu głównego, *Jerzemu Osińskiemu* — kierownikowi „Młodego Lotnika", *Leszkowi Siwikowi* — b. wiceprezesowi zarządu głównego i *Tadeuszowi Iskrzyckiemu*—prezesowi Koła P. L. Z. M. w Zakopanem.

Na tem zamknięto część oficjalną obrad, poczem delegaci zamiejscowi dziękowali kolegom warszawskim za przyjęcie, ci zaś zarządowi gł. za zorganizowanie zjazdu.

Na zakończenie Zjazd uczcił przez powstanie pamięć tych wszystkich, którzy oddali swe życie dla lotnictwa i na wn. kap. Jakubowskiego wzniósł okrzyk na cześć tych, którzy tej pięknej i wzniosłej idei siły swe obecnie poświęcają.

W pogodnym nastroju udali się następnie uczestnicy zjazdu na plac Saski, gdzie złożono na płycie „Nieznanego Żołnierza" piękny wieniec z napisem: „Nieznanemu Żołnierzowi—Polski Lotniczy Związek Młodzieży".

Wieczorem tegoż dnia członkowie Zjazdu zwiedzili modelarnię, poczem, odprowadzeni przez kolegów warszawskich, rozjechali się do swych domów.

Jot-o.

WIEKOPOMNE DZIEŁO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

INSTYTUT AERODYNAMICZNY

Jak nie możemy sobie wyobrazić państwa bez własnej armji, tak samo myśl nasza nie może pojąć silnej floty powietrznej bez instytutu aerodynamicznego.

— Bo cóż to jest instytut aerodynamiczny?

— Jest to warsztat, w którym kształtuje się przyszłość lotnictwa,—źródło, z którego wytryska moc nowych pomysłów konstrukcyjnych, zbadanych już i wypróbowanych w odpowiednich laboratorjach, jest to wreszcie kowadło, na którem rozpryśnie się każda pomyłka konstrukcyjna, która, niepoddana tej próbie, mogłaby spowodować nie jeden wypadek.

W państwie nieposiadającem instytutu nie może być mowy o rozwoju lotnictwa, o uniezależnieniu go od wpływów obcych. Państwo takie, w naszem zrozumieniu, lotnictwa nie posiada wcale; bo przecież nie można uważać takiej floty powietrznej za wystarczającą, która jest nabyta od zagranicy. Nie łudźmy się. Nawet najżyczliwsi odsprzedadzą nam (w dodatku za duże honorarja!) te tylko pomysły, które im są mniej potrzebne, a może nawet zupełnie zbędne. Jest to przecież rzecz zrozumiała: każdy pracuje przedewszystkiem dla siebie.

Bez instytutu aerodynamicznego nie masz własnego przemysłu lotniczego.

Niemcy, których płatowce obsługują dziś przeszło 9 tysięcy kilometrów linji powietrznych posiadają aż 9 instytutów. Podobną liczbę posiada Francja, Anglja i Włochy. Największy instytut w Stanach Zjednoczonych zatrudnia 1200 pracowników...

— A u nas?

— Skromniutkie laboratorjum przy Politechnice Warszawskiej.

Mimo to życie w nim wre. Od roku 1918 laboratorjum prowadzi pracę teoretyczną i praktyczną. Zbudowano i przestudjowano doświadczalnie model tunelu aerodynamicznego 20 cm. średnicy. Obecnie jest na ukończeniu model o średnicy 1 m. Prace prof. Witoszyńskiego, naszego znakomitego uczonego, zyskały rozgłos i uznanie zagranicą.

Ale *sursum corda!*

Sprawą budowy Instytutu w Polsce zajęła się Liga Obrony Powietrznej. Zostaje wyłoniony w dn. 17.II. r. b. komitet budowy, który energicznie zabrał się do pracy i oto następuje 7 lipca 1925 r., poświęcenie kamienia węgielnego.

Dzień ten będzie niewątpliwie w dziejach naszego lotnictwa datą historyczną.

Lotnictwo polskie staje z tą chwilą do startu.

Poświęcenie kamienia węgielnego pod Instytut Aerodynamiczny.



Uroczystość uświetnił swą obecnością pan Prezydent Rzeczypospolitej Wojciechowski (x), marszałek senatu Trąmpczyński (xx), v. marszałek sejmu Osiecki (xxx). Dalej spotykamy przedstawicieli władz państwowych i samorządowych, duchowieństwo, delegatów stowarzyszeń społecznych, kół L. O. P. P., prasy i t. p.

Przemówienie z ramienia Ligi wygłosił sędzia Sądu Najwyższego Falkiewicz, prezes Komitetu Stołecznego.

„Odzyskawszy wolność i krwią własną ustaliwszy granice Rzeczypospolitej, społeczeństwo polskie nie spoczęło na laurach. Nauczone smutnem doświadczeniem przeszłości, zrozumiało ono, że musi być zawsze gotowe do obrony swej Ojczyzny i jej Wolności, i że jego obowiązkiem jest stworzyć takie warunki, by obrona była skuteczna. I oto 2 lata temu powstaje Liga Obrony Powietrznej Państwa, mająca na celu popieranie rozwoju lotnictwa. Liga otwiera szkoły dla pilotów wojskowych, kursy modelarskie, kursy techniczne - dokształcające dla rzemieślników, popiera moralnie i materjalnie prace naukowe polskich lotników i inżynierów, organizuje młodzież uczącą się, jako przyszłe kadry lotnicze, rozpoczyna budowę serji lotnisk i hangarów, wreszcie postanawia wybudować przy Politechnice Warszawskiej Instytut Aerodynamiczny, to laboratorjum, bez którego rozwój lotnictwa jest nie do pomyślenia.

L. O. P. P. ma niepłonną nadzieję, że przy dalszej pomocy Komitów L. O. P. P. oraz społeczeństwa, które nie pożałuje grosza na cegiełki, na jesieni r. b. przekaże ukończony Instytut wyższej uczelni Wolnej Polski. L. O. P. P. nie ustanie w swej pracy, dopóki nad polską ziemią nie będą latały eskadry aeroplanów wojskowych i cywilnych, zbudowanych według kon-

strukcji polskich inżynierów, w polskich fabrykach, przez polskich robotników."

Po tem przemówieniu został podpisany i wmurowany akt erekcyjny wraz ze współczesnemi monetami i gazetami z dnia 7 lipca.

Zakończyła uroczystość podniosła mowa ks. prałata Rembielińskiego.

Budowa i urządzenie Instytutu.

Instytut mieścić się będzie przy zbiegu ul. Nowowiejskiej i Topolowej. Plac pod budowę, wielkości 40 × 80 m., ofiarował Magistrat. Plany gmachu zostały wykonane przez p. arch. Fr. Lilpopa. Biorąc pod uwagę ogromny rozwój lotnictwa, plany uwzględniają ewentualne wprowadzanie coraz to dalej idących ulepszeń w urządzeniu Instytutu bez potrzeby przebudowywania.

Akcją budowy kieruje Komitet Stołeczny L. O. P. P. i specjalnie *ad hoc* powołany Komitet Budowy w składzie następującym: Sen. W. Januszewski — prezes, prof. K. Jankowski — wiceprezes, prof. Cz. Witoszyński — sekretarz, inż. L. Fuks — skarbnik oraz pp.: marszałkowie izb, rektor Politechniki Skotnicki, pułk. Buckiewicz, wiceprezydent miasta Jankowski i prof. A. Przenicki — członkowie Komitetu.

Należy z wielkiem uznaniem podkreślić akcję Komitetu Stołecznego, który zredukował możliwie wszelkie inne, mniej ważne wydatki, aby tem intensywniej poprzeć budowę Instytutu. Do powiększenia funduszu budowlanego przyczynią się znacznie wydane w tych dniach cegiełki w cenie 25 zł.



L. O. P. P. na poświęceniu kamienia. Od lewej ku prawej siedzą: inż. Fuks—wicepr. Kom. Stoł., sędzia Falkiewicz—prezes Kom. Stoł., dr. Vacqueret — czł. zarz. gł., wicemarsz. Osiecki—prezes zarz. gł., sen. Januszewski—wicepr. zarz. gł., p. Paszkowska—człon. Kom. St. i zast. kom. rządu Moldenhaver — wicepr. K. St. Stoją: prof. Witoszyński, dyr. Rerutkiewicz, pułk. Buckiewicz, dyr. Garczyński, sekr. Kom. Stoł. Majewski, Z. Bogusz i czł. Kom. Stoł. kpt. Czerniawski.

A teraz co do urządzenia Instytutu.

Wywiad z prof. Witoszyńskim.

Zastajemy go w laboratorjum. Zamyślony, przechadza się po pokoju. Mimo to, przyjmuje nas serdecznie.

— A więc będziemy mieć wkrótce Instytut Aerodynamiczny?!

Twarz profesora staje się raźniejsza, snać każda myśl o Instytucie sprawia mu przyjemność. Siadamy, rozpoczynamy wywiad.

— Kiedy, panie Profesorze, należy się spodziewać otwarcia Instytutu? — zapytujemy na wstępie.

— Jeśli nie zajdą poważniejsze przeszkody, Instytut powinien być otwarty na wiosnę roku przyszłego.

— Jak będzie Instytut urządzony?

— Gmach składać się będzie z 2 pięter. Na parterze znajdować się będą hale laboratoryjne z dwoma tunelami, zaś na piętrach niezbędne gabinety, pracownie i audytorja, gdyż Instytut służyć będzie również celom nauczania.

— Czy to już będzie ostateczne urządzenie?

— Nie. Przez pracę w Instytucie nabiera się coraz większego doświadczenia, a tem samem i urządzenia muszą się zmieniać, dążąc do coraz lepszych. Plany Instytutu zmiany te przewidziały.

— A w jakim stosunku będzie budujący się Instytut do podobnych instytutów zagranicą?

— Instytut nie może być kopją innych. Jest to nie do pomyślenia, gdyż należałoby również kopjować wszelkie ulepszenia i zmiany dokonane w pierwowzorze... Zresztą, co najważniejsze, musimy się raz nareszcie wyzbyć wzorów obcych, zwłaszcza, że stać nas na pomysły oryginalne. Polski Instytut Aerodynamiczny będzie dziełem *wyłącznie* polskiem. Jeśli chodzi o typ tunelu, to istnieją dwa rodzaje: z wiatrem zamkniętym w kanale obudowanym i ze strumieniem wiatru swobodnym. Myśmy wybrali ten drugi typ.

— A może, panie Profesorze, — byłby pan łaskaw powiedzieć nam cośkolwiek o urządzeniu tunelów i wiatrów.

— Instytut ma na celu badanie sił działających na strumień wiatru, bryłę jakąkolwiek i t. p. W tym celu posiada on tunele, w których przepływa sztuczny wiatr. W wietrze takim czynione są próby i doświadczenia z modelami aparatów lotniczych. Każdy dąży do tego, by wynaleźć taki aparat, którego kształty dawałyby mały opór przy bardzo wielkiej sile nośnej.

— Na zakończenie, pozwoli pan Profesor, że zapytamy o horoskopy na przyszłość.

— Horoskopy?... Będziemy mieć warsztat pracy; wszystko pozostałe zależeć będzie od ludzi, od tych, którzy się obecnie kształcą. Praca naukowa jest u nas źle płatna, nie każdy oddaje się jej z zamiłowaniem. Widzi pan, zagranicą badania uważają za pewnego rodzaju sport, któremu, zwłaszcza młodzi ludzie, oddają się z zapałem. W Niemczech np. taki prof. Prandl posiada stale 7—8 ludzi, którzy z nim razem pracują, a za swą pracę nie biorą nawet żadnego wynagrodzenia... Jeśli u nas tak będzie, to...

I zrozumieliśmy wszystko. Tak, Instytut stanie niebawem. Będzie to wiele, lecz nie wszystko. Trzeba pracy nieobliczonej na zysk, trzeba umiłowania przedmiotu, a nam, niestety, tak tego jeszcze brak...

j. o.



Jedną i bodajże jedyną wadą nowoczesnych samolotów jest niemożliwość wznoszenia się w powietrze z każdego miejsca. Jak wiemy, samolot, aby się wznieść musi przedtem lecieć kilkadziesiąt metrów po ziemi, a więc potrzebny mu jest pewien dość nawet wielki teren płaski, czyli lotnisko. Technika jednak dała sobie i z tem radę. Oto niedawno, jak już pisaliśmy w Nr. 7, inż hiszpański de la Cierva zbudował aparat, nazwany przezeń AUTOGIRO, który, dzięki zastąpieniu skrzydeł przez wirujące w płaszczyźnie poziomej śmigła, może wznosić się i opadać prawie pionowo. Lotniskiem dla autożyro może być każdy płaski dach domu.

POLSKI LOT OKRĘŻNY PO EUROPIE

Piękne przedsięwzięcie gen. Zagórskiego.

Stale czytamy o długich i niebezpiecznych przelotach. Ryzykowne te przedsięwzięcia są już zagranicą zjawiskami powszedniemi, które prasa zbywa szczupłemi notatkami z podaniem odległości przebytej i nazwiska pilota.

Nigdy jednak dotąd nie słyszeliśmy o przelotach polskich. Dlaczego? — Dlatego, że sport lotniczy uważany był u nas za luksus, na który pozwolić sobie nie możemy.

Jedynym popisem sprawności polskich pilotów był lot okrężny, zorganizowany w roku 1922 na przestrzeni Warszawa — Lwów — Kraków — Poznań — Warszawa, który rokował piękne nadzieje na przyszłość.

Przelot kpt. Giedgwoda, wynoszący 1300 km. w jednym dniu, wśród niesprzyjających warunków zyskał ogólny aplaus zagranicy.

Po tym locie nastąpiło kilka przelotów mniejszych i w końcu wszystko ucichło.



Ostatnia partja pilotów, biorących udział w locie pyrenejskim opuszcza Warszawę.

Obecnie myśl zawodów sportowych odżyła ponownie. Gen. Zagórski, obecny szef lotnictwa wojskowego, doskonały sportsmen i pilot, postanowił wykorzystać transport kilkunastu samolotów z Francji do Polski i odbyć na nich lot okrężny po Europie.

Przelot, który zyskał już sobie miano polskiego lotu pyrenejskiego, dokonany będzie na 12 płatowcach systemu „Potez". Wystartują one w połowie bieżącego miesiąca z lotniska pod Paryżem. Marszruta prowadzi przez Hiszpanję, Portugalję, Włochy, Austrję i Czechosłowację.

Rajdem kierować będzie osobiście gen. Zagórski.

Pięciotysięczny kilometrowy ten przelot polskich pilotów wzbudził wśród zagranicy zrozumiałe zainteresowanie. Lotnicy otrzymali kilka zaproszeń, między innemi do Madrytu i Lizbony.

Erdal Ford, syn głośnego potentata samochodowego, nie uznaje samochodów za nowoczesny środek lokomocji Od młodości ślęczy on nad tem, jakby dzieło swego ojca poniżyć i w końcu udaje mu się. Skonstruował tani, trwały samolot, mogący śmiało rywalizować z samochodami jego ojca. Właśnie przed kilkoma tygodniami odbyło się otwarcie pierwszej linji powietrznej, eksploatowanej samolotami Erdala, między fabrykami Forda w Detroit i Chicago, co widoczne jest na naszem zdjęciu. Gdyby przedsiębiorczość syna była niemniejsza niż ojca, kto wie, czy za kilkanaście, a może i kilka lat nie ujrzelibyśmy taksówek samolotowych Forda, czyniących konkurencję swym przyziemnym rywalkom.

(Kl. „Kurj. Warsz.“)



Z LOTU AMUNDSENA DO BIEGUNA

Jeszcze 200 km., a byłby u celu.

Krainy wielkich lodów północy i południa pod każdym względem różnią się od pozostałych części świata. Niesłychanie ostry klimat niszczy najdrobniejsze okruchy życia, a na przeciąg większej części roku zakuwa ziemię i wody w kajdany lodowe. Milczenie i groźna powaga panuje tu wszechwładnie. Kraje te nie uśmiechają się nigdy. Toteż pobyt tam jest niesłychanie trudny i niebezpieczny, a dostęp prawie niemożliwy. Piętrzące się na każdym kroku trudności przy ich zdobywaniu, dziwne, niespotykane nigdzie bezżycie, wreszcie jakaś tajemnica, czy klątwa, ciążąca na tych ziemiach, oddawna pociągały ludzi ku sobie. Jedni ubiegali się o zdobycie rekordu pierwszeństwa dotarcia do bieguna, czyli matematycznego punktu bezruchu, inni szli w imię zdrowej zasady „sport dla sportu“, jeszcze inni chcieli wydrzeć biegunom ich tajemnice i przyjrzeć się owej chłodem przejmującej do szpiku kości świątyni śmierci, byli nawet tacy, co szukali tam „zamków na lodzie“. Wszystkich jednak przerażała straszliwa pustka, wśród której jedynie bezlitosna śmierć wyziera z każdego zwału lodowego. Szybko zatem przekonano się, że robienie doświadczeń naukowych w takich warunkach jest niemożliwe, że sport jest zbyt niebezpieczny i że „zamków na lodzie” niema zupełnie. Tylko rekordziści szli wytrwale. Lecz gdy amerykanin Peary 6 kw. 1909 r. dociera do bieguna północnego, wyprzedzając Nordenskjolda, Amundsena i Nansena, a znowu 14 gr. 1911 r. Amundsen na „Framie” zdobywa biegun południowy, bijąc swych konkurentów: Charcota, Shackletona, Scotta i t. d., zainteresowanie się biegunami głuchnie, a w czasie wielkiej wojny niknie zupełnie. Dopiero, gdy dzięki wspaniałemu rozwojowi lotnictwa komunikacyjnego wszystkie części świata, pokryte gęstą siecią dróg powietrznych, bardziej skupiły się i przygarnęły do siebie, nasz klimatyczny pas umiarkowany stał się jakby bardziej bezpośrednim sąsiadem bieguna północnego. Kraje polarne północy coraz częściej zaczęły nam się nasuwać w oczy, poczęły nas to zaciekawiać to znowu niecierpliwić swem groźnem milczeniem. Od tej chwili wyprawy do bieguna północnego stają się bardziej niż kiedykolwiek aktualne. Dziś idziemy tam, by robić obserwacje naukowe, poznać przyczyny wywołujące zmiany naszego klimatu, chcemy mimo wszstko zaszczepić tam na nowo świeże pierwiastki życia, wynaleźć i utorować krótsze drogi powietrzne z Europy czy Azji do Ameryki, i t. p. Jedną z wielu wypraw, przygotowujących się w ostatnich kilku latach jest właśnie wyprawa Amundsena. Dlaczego Amundsen pierwszy zdobywa się na tę wyprawę i dlaczego taki doskonały żeglarz wybiera podróż powietrzną? Jest to z samej istoty rzeczy oczywiste. Tylko tak wytrwały i zapalony wielbiciel i znawca krain polarnych jak Amundsen mógł najprędzej i najsilniej odczuć bliższe niż kiedykolwiek sąsiedztwo bieguna północnego, a wybrał podróż powietrzną samolotami, gdyż właśnie one owo zbliżenie wywołały,

a zresztą tą drogą dostęp do krainy wielkich lodów jest najłatwiejszy, zaś podróż — najtańsza i najszybsza. Bazę wyprawy obrano na najdalej na północ wysuniętej norweskiej wyspie Szpitzberg, dokąd przywiozły dwa statki, specjalne do wypraw podbiegunowych, Fram i Robby, dwa metalowe wodnopłatowce Dornier Wal, wyposażone w silniki Rolls Royce o łącznej mocy 720 KM. Po kilkumiesięcznych przygotowaniach, 21 maja o godz. 17 m. 15 oba wodnopłatowce, kierowane przez znakomitych pilotów Larsena i Dietrichsena, wzniosły się z tamtejszej zatoki Kings Bay w powietrze i poszybowały w prostej linji ku północy.

Jakkolwiek ciężar użyteczny każdego z samolotów dochodził do 2500 kg. to jednak, zabierając benzyny na 2500 km., żywność, namioty, futra, broń palną i t. p. i nie chcąc przeciążać samolotów, musiano się ograniczać jedynie do tych przedmiotów, które w krajach północy mogłyby oddać wyprawie pożytek bezpośredni. Nic więc dziwnego, że nie zabrano z sobą stacji odbiorczej i nadawczej radjo, choć potem przedewszystkiem to zarzucano Amundsenowi. Gdyby z jakichkolwiek powodów zabrakło benzyny, samoloty miały skierować się do przylądka Columbji na północno - amerykańskiej ziemi Granta, oddalonej w powietrznej linji od bieguna o 750 km., a gdzie dotychczas znajdują się resztki zapasów z wyprawy Peary'ego. Gdy wyprawa Amundsena nie powróciła w dniu następnym, ani w kilka dni potem, zaniepokojenie rosło i potężniało. Tysiące przypuszczeń co do ewentualnego jej przebiegu pojawiło się w dziennikach. Tymczasem biegun nie dawał znaku życia. Brak radjo-aparatów mścił się.

Dopiero po miesiącu, bo 18 czerwca, radjo depesze przyniosły wiadomość o szczęśliwym powrocie wyprawy, a jednocześnie podano szczegóły jej przebiegu i wyniki. Otóż, jak to wynika z wiadomości podanych przez Petit Parisien, po ośmiogodzinnym locie, przebywając około 1000 km., skonstatowano, że dalszy lot jest niemożliwy, gdyż połowa benzyny przewidziana na tej części podróży została całkowicie zużyta. Jednocześnie po opuszczeniu się na wodę dorywcze pomiary wykazały, że zboczono cokolwiek z prostej linji, wobec czego do bieguna pozostało jeszcze od 200 do 250 km. Dotarto mianowicie do 87° 20′ północnej szerokości. Dłuższe pozostawanie na powierzchni wody było niemożliwe, ponieważ samoloty bardzo szybko obmarzały, co je niepotrzebnie obciążało. Tylko z trudem i przy przełożeniu części ciężaru z jednego samolotu na drugi udało się z powrotem wystartować. Lot powrotny wskutek zaburzeń atmosferycznych trwał 8 godz. 35 m., a z powodu braku benzyny musiano wodować na morzu na północno-wschód od wyspy Spitzberg. Tutaj spotkano statek norweski Sjeoliv, który zabrał uczestników wyprawy do Kings Bay. Bezpośrednią korzyścią tej wyprawy jest doświadczenie, dzięki któremu następne wyprawy samolotami będą miały większą szanse dotarcia do bieguna. Należy mianowicie zabierać daleko większe zapasy benzyny, niż to miało miejsce w wyprawie Amundsena; samoloty winny posiadać z sobą przyrządy, pozwalające na mierzenie w czasie lotu zboczeń z obranego kierunku no i wreszcie aparaty radjowe okazały się niezbędne.

Nie zniechęcony wynikami obecnej, Amundsen przygotowuje się, zdobywszy bogaty materjał doświadczalny, do następnej wyprawy również oczywiście powietrznej. Ofiarna i bezinteresowna jego praca zyskała powszechne uznanie. Francuzi twierdzą, że dzieło przezeń przedsięwzięte godne było skrzydeł, które go poniosły.

T. Wolnicki.

ECHA KONKURSU SZYBOWCÓW W GDYNI

Duże korzyści, choć słabe wyniki.

Minęło zaledwie kilkanaście dni od chwili zamknięcia konkursu (14/VI), a skrzynka redakcyjna wypełniła się zapytaniami w sprawie szybowców. Każdy z naszych korespondentów chciałby zbudować szybowiec, większość pyta się kiedy będzie nowy konkurs...

Oto pokłosie II Wszechpolskiego Konkursu Szybowców w Gdyni.

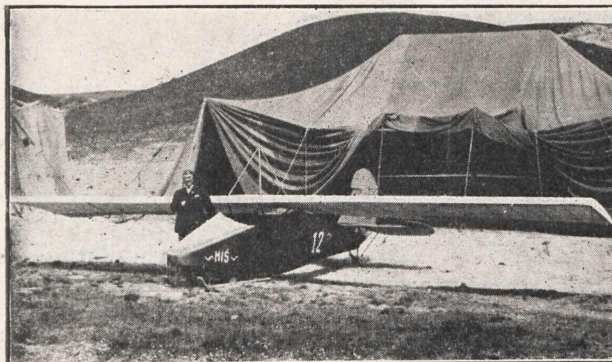
Nasze przypuszczenia sprawdziły się. Konkurs był doskonałym środkiem zainteresowania lotami bezsilnikowemi i dobrą szkołą dla uczestników.

Już dziś, zdaje się, nikt nie będzie twierdził, że tegoroczne zawody nie przyniosą żadnych „realnych" korzyści, że społeczeństwo przejdzie nad niemi do porządku dziennego i t. d.

* * *



Szybowce wciągano na wzgórze, poczem zapomocą liny gumowej wyrzucano je w powietrze.





Pierwsze nagrody zdobyli m. in.: inż. Bohatyreff, konstr. szybowca „Miś" (1) i kpt.-pilot Jach, konstr. „Żabusia".

Poprzedni nasz artykuł omówił konkurs dość obszernie. Obecnie, po zamknięciu, niewiele pozostaje nam do powiedzenia, zwłaszcza, że i zasadnicze wyniki nie uległy zmianie.

Ogółem — jak głosi urzędowe sprawozdanie—stanęło do startu 15 szybowców, aczkolwiek zapisało się 21.

Prócz wymienionych przez nas w numerze ostatnim zgłoszono:

Szybowiec „Spiesz się powoli" — Lotnictwa morskiego; (pilot ppor. Stempkowski) oraz

S. III Komitetu Wojew. L. O. P. P. w Poznaniu; (pilot płk. Kossowski.)

Do dnia zamknięcia konkursu dokonano 93 lotów.

Nagrody zostały przyznane następującym konstruktorom i pilotom:

Pierwsze nagrody otrzymali:

1) Konstr. inż. Bohatyreff (szybowiec „Miś") 3000 zł. od MSWojsk. i sygnet „Kurjera Poznańskiego" za najdłuższy czas utrzymania się szybowca w powietrzu (65 sek.) oraz 2000 zł. od Komitet. Wojew. L. O. P. P. za ogólny czas lotów. Sierżant Wrembel, który pilotował ten szybowiec otrzymał: 2000 zł. od MSWojsk., puhar Polskiego Automobilklubu i motocykl.

2) Kpt. Jach konstr. i pilot zarazem, — 2000 zł. od L. O. P. P. m. Poznań za najdalszy lot po linji prostej.

3) Por. Grzmilas, konstr. i pilot (szyb. Orkan), — puhar Zarządu głównego L. O. P. P. za najlepiej skonstruowany szybowiec.

4) Inż. Walis, (konst. szyb. 3 p. lotn.) — silnik lotniczy Banku Poznańskiego, zaś pilot jego szybowca, plut. Szulczewski — 1000 zł. za osiągnięcie najwyższej wysokości.

Drugie nagrody otrzymali:

Por. obs. Czechowski (konstr. szyb. „Spiesz się powoli")— 1000 zł. od L. O. P. P. w Suwałkach, 1000 zł. od Kom. Woj. L. O. P. P. Poznań, puhar p. Tarkowskiego i 200 zł. od Starostwa Puckiego, zaś pilot tego szybowca, ppor. Stempkowski,—puhar firmy Winkelhausen i dwie nagrody Komitetu Wojew. L. O. P. P. Poznań: 1000 zł. i 500 zł.

Dalsze nagrody (za ogólny czas lotu) otrzymali:

III nagroda: Inż Walis — 500 zł. od Kom. Woj. L. O. P. P. Poznań i pilot Szulczewski puhar mec. Chorzelskiego.

IV nagroda: Konstr.-pilot Grzmilas—250 z. od Komit. Org. Konkursu.

V nadroda: Sekcja lotnicza Koła mech. studentów Polit. Warszaw. — dyplom uznania, zaś pilot szybowca Sekcji, kpt. Jakubowski, — przedmioty wartości 250 zł. od Komit. Org. Konkursu.

Nagroda wędrowna Zarządu gł. L. O. P. P. dla pilota nie została zdobyta.

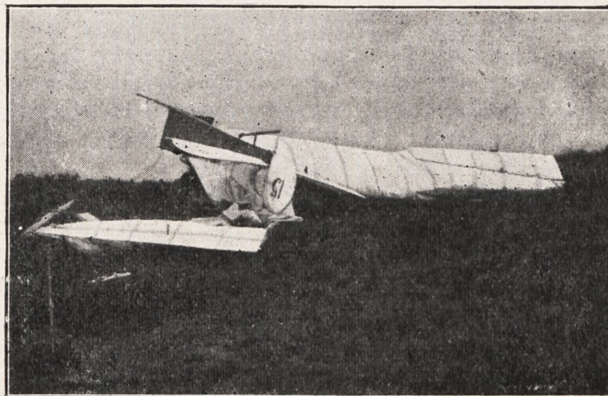
Co się tyczy osiągniętych wyników zawodów, to:

Najdłuższy czas utrzymania się w powietrzu jednorazowo wynosił 65 sek.

Najdłuższy czas utrzymania się w powietrzu przy najsłabszym wietrze—22 sek. (wiatr 4,4)

Największa wysokość — 23 m.

Najdłuższy lot po linji prostej — 560 m.



Nie wszystkim się powodziło. Bywały też „kraksy".

Wyniki zawodów są więc słabe, aczkolwiek korzyści wypływające ze zorganizowania konkursu — wielkie. *jot—o.*

Z LOTNICTWA FRANCUSKIEGO

(*Od naszego korespondenta paryskiego*)

Mówiąc o lotnictwie francuskiem doby dzisiejszej, pominąć nie można milczeniem dużego rozwoju lotnictwa handlowego. I w tym również kierunku spotykamy się z inicjatywą i poparciem Państwa. Podsekretarjat stanu dla spraw lotnictwa (Francja, mimo usilnych starań ze strony zainteresowanej, nie posiada dotąd ministerstwa lotnictwa) subwencjonuje wszystkie towarzystwa transportu lotniczego, wpłacając im rok rocznie pewną sumę, której wielkość zależy od liczby kilometrów przelecianych oraz ilości pasażerów i towarów przewiezionych w ciągu roku. Korzystne te warunki ułatwiają powstawanie nowych i umożliwiają dość równomierny rozwój istniejących towarzystw transportowych. Cały szereg linji powietrznych jest w fazie organizacji: poza połączeniem Paryż - Londyn i Paryż - Strasburg-Praga-Warszawa i Praga-Konstantynopol, z których notabene pierwsza jest obsługiwana aż przez 3 linje lotnicze, i gdzie komunikacja jest już w fazie pełnego ruchu — powstaje połączenie Paryża z większością miast Belgji, Holandji, Włoch, a zwłaszcza ostatnio połączenie Francji z jej kolonjami Północno - Afrykańskiemi. Newet szersze plany są naszkicowane, a niektóre z nich są już w fazie badań. Towarzystwo „Franco-Roumaine" (dzisiejsza Compagnie Internationale de Navigation Aérienne) wykonało zeszłej jesieni lot próbny na linji Warszawa - Moskwa i ma zamiar w początkach wiosny, w związku z rozwojem stosunków francusko - sowieckich, uruchomić na tem odcinku stałą komunikację. Towarzystwo „Latécoère" idzie jeszcze dalej w swych śmiałych planach: zamierza ono połączyć Francję z jej kolonjami Zachodnio - i Srodkowo - Afrykańskiemi (Dakar i Kongo francuskie), a stąd przy pomocy hydroplanów stworzyć połączenie z Republikami Południowo - Amerykańskiemi, Brazylją i Argentyną. W tem celu wykonano szereg próbnych lotów między Paryżem a Dakarem (wzmiankować tu należy lot bez lądowania i podróż afrykańską Arachard'a, jak również raid Misji Aeronautycznej de Goys'a w głąb Afryki Srodkowej) jak również próby połączenia poszczególnych miast na terenie Ameryki Południowej (Misja księcia Karola Murat'a).

W dziedzinie wielkich lotów międzynarodowych nie pozostała Francja również w tyle: w tym samym czasie, gdy Amerykanie dokonywują swego wspaniałego lotu naokoło świata — francuski pilot Pelletier - Doisy na dopiero co wypuszczonym nowym płatowcu Bréguета, w ciągu kilkunastu dni przebywa z szybkością wprost nie do wiary przestrzeń Paryż - Indje Wschodnie-Tokio, budząc swą śmiałością i pewnością siebie nielada podziw w całym świecie, przynosząca Francji wspaniały rozgłos jej genjuszu i wytrwałości.

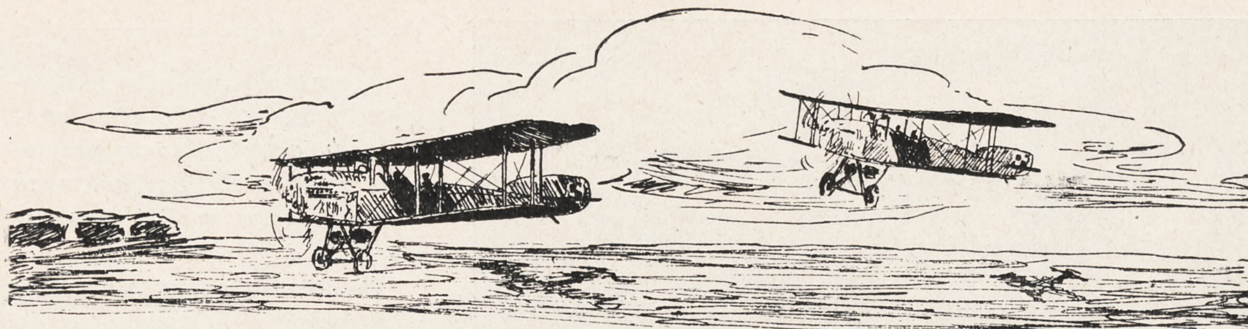


Francja jest krajem ojczystym lotnictwa; tutaj powstają wszelkie nowości, nawet bardzo śmiałe i kolosalnej przyszłości. Na nieszczęście przemysłu rozwijają się tylko takie wynalazki, które dać mogą widoczne zyski i to natychmiastowe. Inne kraje ościenne podchwytują w lot francuskie pomysły — udoskonalają je bardzo szybko, tak nawet szybko, iż często sama Francja nie może podążyć za ich rozwojem.

Tak też się stało i z rozwojem tak zwanych avionetek, lekkich płatowców, zaopatrzonych w silnik o małej mocy. Warunki wymagane przez wojsko prowadzą lotnictwo na najzupełniej niewłaściwe tory: dla osiągnięcia swych celów bojowych wojskowość nie zwraca najmniejszej uwagi na czynnik ekonomiczny, który wszak w życiu przemysłowem gra tak niepoślednią rolę. To też płatowiec jedno lub dwuosobowy o silniku 300 do 500 konnym nie mógł być w tych warunkach użyty do potrzeb transportowych lub turystycznych. Gdy kwestje te stały się po skończonej wojnie coraz to więcej palące, większość konstruktorów zajęła się ponownie dawno porzuconą sprawą aparatów lekkich, o małych motorkach. Próby niemieckie nad lotem planowym, wykonywane stale na specjalnie ku temu przeznaczonych terenach nad Ruhrą, dużo w tym względzie współdziałały.

Środki, któremi posługują się technicy francuscy są znacznie większe i tem się tłumaczy ten tak szybki rozwój na francuskim gruncie konstrukcji avionetek. Firmy Farman, Bréguet, Devoitine, Demonge, Blériot i wiele innych stwarzają całe szeregi małych płatowców z silnikami od 10 do 25 koni mechanicznych, odznaczających się własnościami lotu w zupełności zadawalającemi. Pilot Drouhain wychodzi zwycięsko z konkursu urządzonego przez pismo „Petit Parisien", utrzymując się w powietrzu przeszło 5 godzin, przebywając przytem 300 kilometrów. W niespełna rok później avionetka zdobyła sobie pełne uznanie na całym świecie i dziś, zwłaszcza w Anglji, Holandji, a częściowo w Niemczech, wydaje się być tym małym aparatem, który w przyszłości odegrać będzie mógł rolę podobną w lotnictwie, jaką dziś odegrały w automobiliźmie — *cycle-care;* popularyzując ten dział sportu udostępnia się szerszej publiczności możność zdobycia i opanowania przestrzeni powietrznych.

Inż. Z. Bruner.



WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

Z POLSKI

TYDZIEŃ LOTNICZY.

Zwyczajem roku przeszłego, Liga Obrony Powietrznej Państwa organizuje w czasie od dnia 6-go do 13 września r. b. na terenie całej Polski „Tydzień Lotniczy".

Zorganizowaniem „Tygodnia" w Warszawie zajmie się specjalnie powołany przez Komitet Stołeczny L.O.P.P. Komisarjat, na którego czele stanął sekretarz Komitetu, p. Wacław Majewski.

Program „Tygodnia", pomyślany na szerszą niż w roku ubiegłym skalę, przewiduje oprócz wystawy, akademji lotniczej, przedstawień teatralnych, balu, koncertów, zabaw i kwesty—również szereg popisów i atrakcji lotniczych.

NOWE LOTNISKO.

Towarzystwo Lotnicze otworzyło własne lotnisko pod Młocinami na polach folwarku bielańskiego, wydzierżawionego od Magistratu.



Lotnisko posiada 4 hangary, przeznaczone dla aparatów, używanych w szkole pilotów Towarzystwa.

JUBILEUSZ POLSKIEJ LINJI LOTNICZEJ.

W dniu 12 lipca Polska Linja Lotnicza obchodziła jubileusz z racji przebycia przez aparaty tej linji miljona kilometrów bez żadnego śmiertelnego wypadku.

Rzadki ten jubileusz jest nowym sukcesem Polskiej Linji Lotniczej.

KURSY INSTRUKTORÓW MODELARSTWA.

W dniu 7 lipca nastąpiło otwarcie w Szkole Rzemieślniczej im. Konarskiego kursów instruktorów modelarstwa, o których pisaliśmy w numerze ostatnim.

Po uroczystości odbył się pierwszy wykład inż. Srzednickiego na temat znaczenia modelarstwa.

Jak potrzebne były te kursy, świadczy fakt zgłoszenia się na nie aż 300 kandydatów, z których przyjętych zostało 60, przeważnie z pośród nauczycieli szkół zawodowych.

SPRAWA UTWORZENIA PODSEKRETARJATU STANU DLA SPRAW LOTNICTWA.

Biuletyn L. O. P. P. podaje, iż Zarząd Gł. Ligi obradował ną jednem z ostatnich posiedzeń nad sprawą utworzenia w Polsce cywilnego podsekretarjatu stanu dla spraw lotnictwa.

Zarząd, uznając konieczność stworzenia takiego podsekretarjatu, postanowił zwrócić się do Sejmu i Rządu z odpowiedniem memorjałem.

Z LINJI LOTNICZYCH.

— Wskutek nieporozumienia z władzami czeskiemi została chwilowo przerwana komunikacja lotnicza z Wiedniem.

Czesi domagają się, aby samoloty, które przelatują nad terytorjum Czechosłowacji lądowały Bernie. Rozpoczęły się w tej sprawie rokowania.

— Zakończyły się rokowania w sprawie uruchomienia komunikacji powietrznej między Warszawą a Kopenhagą. Otwarcie linji nastąpi prawdopodobnie w końcu sierpnia, po otrzymaniu zamówionych w Szwecji samolotów.

Z FABRYKI „PLAGE i LAŚKIEWICZ".

Fabryka Plage i Laśkiewicz, po gruntownej reorganizacji, przystąpiła do budowy serji płatowców typu „Potez XV".

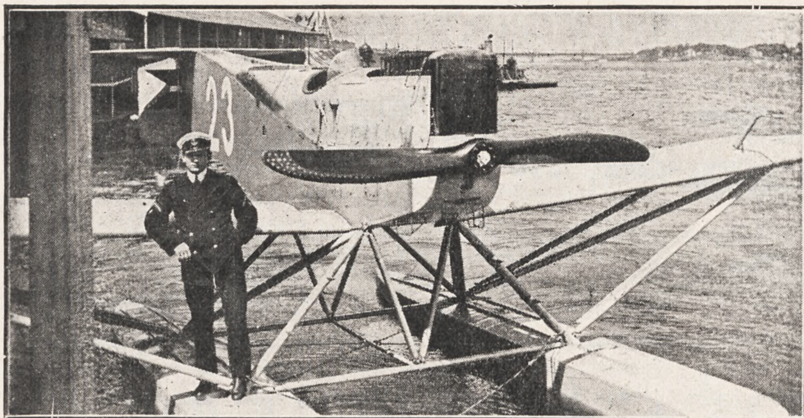
Obecna możność produkcji wynosi 26 płatowców miesięcznie.

GODNE NAŚLADOWANIA.

Urzędnicy Ministerstwa Przemysłu i Handlu złożyli na ręce p. ministra Sikorskiego 83.000 z. na zakup 2 samolotów dla armji. P. minister złożył ofiarodawcom gorące podziękowanie.

Również na ręce p. ministra Sikorskiego wpłynęło na cele lotnictwa 2000 z. od firmy „Granat".

Firma „Plage i Laśkiewicz" zadeklarowała na budowę Instytutu Aerodynamicznego 2 promile od każdego rachunku pomiędzy firmą i M. S. Wojsk.



Warszawa gościła w ubiegłym miesiącu oficerów lotnictwa duńskiego, którzy przylecieli na trzech hydroplanach z Danji, lecąc wzdłuż brzegów morskich i Wisły.

Fotografja nasza przedstawia jeden z hydroplanów na Wiśle.

(Kl. „Kurjer Warsz.").

ZE ŚWIATA

STUDENCKIE ESKADRY LOTNICZE W ANGLJI.

Jak donosi Ajencja Wschodnia, minister żeglugi powietrznej w Anglji, Hoare, ogłosił, iż zamierza jeszcze w bieżącym roku utworzyć na uniwersytetach w Oxfordzie i Cambridge eskadry, złożone ze studentów, celem wykształcenia młodzieży uniwersyteckiej w dziedzinie lotnictwa.

Jeżeli ta pierwsza próba pewiedzie się, zostaną utworzone na wszystkich uniwersytetach angielskich studenckie eskadry lotnicze.

Czas, aby i nasze władze pomyślały trochę więcej o młodzieży.

ZAPOBIEGANIE KATASTROFOM.

W ostatnich czasach spotkaliśmy się z kilkoma wypadkami lotniczemi, które powstały wskutek zapalenia się samolotu. Analizując bliżej przyczynę pożaru, okazało się, iż w wielu wypadkach zapalała się benzyna wskutek gorąca. Kwestją tą zajęły się bliżej władze lotnicze francuskie i oto uwieńczona została pomyślnym wynikiem. Na początku ubiegłego miesiąca odbyła się próba z aparatem, mogącym zapobiec wypadkom zapalania się benzyny w samolocie. Jest on skonstruowany w ten sposób, że w razie pożaru automatycznie otwiera się wentyl z nagromadzonym w czterech kotłach gazem mogącym momentalnie zdławić pożar.

NOWY WYNALAZEK.

Amerykańskie ministerstwo marynarki przeprowadziło szereg prób z łodziami podwodnemi, wyposażonemi w urządzenia hydroplanowe.

Podobno próby się powiodły. Hydroplan wyleciał w powietrze i po pewnym czasie znikł pod wodą.

Będzie to miało niewątpliwie niemałe znaczenie w przyszłej wojnie.

Z LOTNICTWA SOWIECKIEGO.

— W tych dniach T-wo Akc. „Ukraińskij wozduchput" otwiera dwie nowe linje komunikacji lotniczej, a mianowicie linję: Moskwa—Charkow—Odesa z zatrzymywaniem się w Orle, Połtawie i Jekatierynosławiu oraz linję z Moskwy do Rostowa przez Charków. Samoloty będą kursowały codziennie.

— Prasa sowiecka poświęca obecnie wiele miejsca przelotowi eskadry samolotów sowieckich z Moskwy do Pekinu.

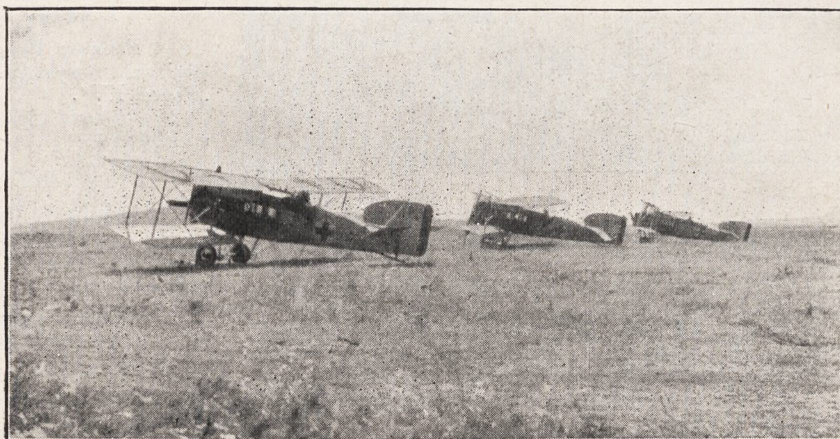
Lot ten, zdaniem prasy, jest dowodem wielkiej sprawności sowieckich pilotów. Podobno przeloty takie mają się odbywać często.

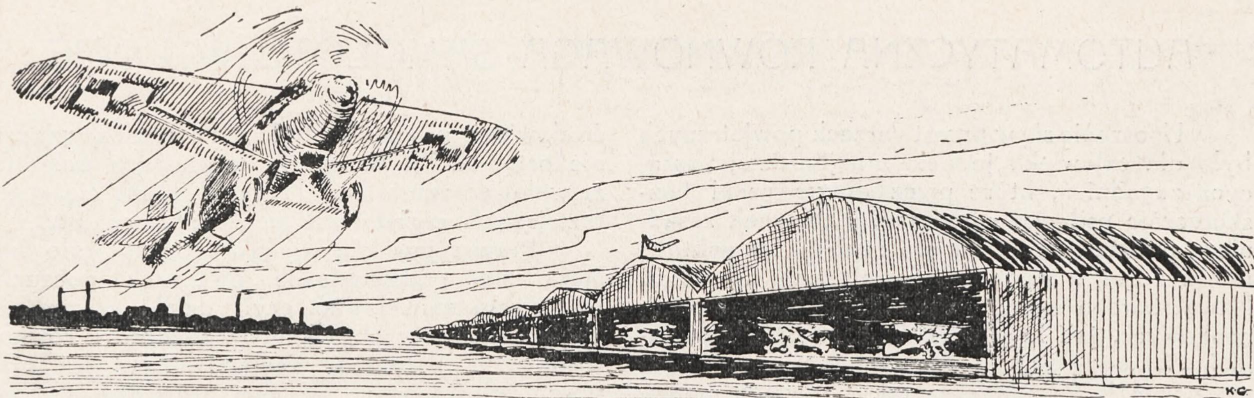
Z LOTNICTWA BELGIJSKIEGO.

Jak podaje „Przegląd Wojskowy", ogółem służyło w r. 1924 w lotnictwie wojskowem belgijskiem 1990 żołnierzy. Płatowców było razem 234; z tych 24 niszczycielskich, 48 rozpoznawczych i 72 obserwacyjnych.

Wojna w Marokku trwa. Do powodzenia wojsk francuskich przyczyniają się znacznie samoloty, których liczba dosięga 150. Prócz aparatów wywiadowczych, myśliwskich i niszczycielskich po stronie francuskiej znajdują się również samoloty sanitarne, niosące pomoc rannym.

Zdjęcie nasze przedstawia właśnie 3 takie samoloty, wyruszające na front.





DZIAŁ NAUKOWY

SAMOLOTY PASAŻERSKIE

(dokończenie)

Interesujące dla wszystkich jest zagadnienie, czy przyszłość należy do jedno, czy do dwupłatowców. Pytania tego nie można roztrzygnąć definitywnie, tembardziej, że każdy z tych dwóch typów ma swoje zalety. Jednopłat jest ekonomiczniejszy, gdyż wymaga stosunkowo mniej mocy i rozwija większą szybkość. Dwupłat natomiast ma mniejsze wymiary i jest zwrotniejszy. Dlatego też pierwszy nadaje się bardziej do użytku lotnictwa cywilnego, drugi zaś snadniej może służyć celom wojskowym.

Reguralność komunikacji zależy poniekąd od warunków atmosferycznych, ale nie w tym stopniu żeby one mogły przeszkodzić rozwojowi lotnictwa pasażerskiego. Np. na linji Warszawa—Gdańsk regularność lotów wynosiła 96%. Głównym wrogiem samolotu jest niska mgła; burzę można zawsze ominąć. Jeżeli mgła panuje już na wysokości 50 m., to lotnik może wprawdzie w niej lecieć, kierując się kompasem, lecz w razie przymusowego lądowania nie wie do ostatniej prawie chwili, gdzie wyląduje i czy nie zawadzi np. o komin fabryczny, lub wieżę. Radjo w tym wypadku jest dużą pomocą. Jeżeli oznajmi ono, że nad celem podróży mgły niema, to ostatecznie można lecieć, a szczególnie wtedy, jeżeli aparat jest wielosilnikowy. Ze względów atmosferycznych niebezpieczny jest lot nad górami, gdzie mgły nachodzą nadzwyczaj szybko, nie mówiąc już o wirach powietrznych.

Płatowiec pasażerski zwykle nie wzbija się ponad chmury, nie chcąc sprawiać przykrości pasażerom, którzy mogą odczuć wielką wysokość i strome opuszczanie się. Zwykle leci się na wysokości 1000 — 2000 m. Dobrze jest lecieć na znacznej wysokości, gdyż w razie przymusowego lądowania aparat nie jest narażony na niebezpieczeństwo.

Jak wpływają warunki atmosf. na konstrukcję płatowca? Konstrukcja drewniana paczy się od wilgoci, pod tym względem więc metal jest lepszy; w krajach podzwrotnikowych jest on nawet jedyny. W Europie stosują teraz często konstrukcję drewniano-metalową. Breguet daje szkielet metalowy, kryty płótnem.

Ekonomja lotu zależy od samego płatowca i od silnika. Zaznaczyliśmy, że naogół jednopłat jest ekonomiczniejszy. Silnik jest tem ekonomiczniejszy, im mniej używa paliwa i smarów. Silniki B. N. V (stosow. w Junkersach) np. pracują dobrze nawet na benzolu, podczas gdy skądinąd doskonałe silniki Lorraine, Renault, wymagają dobrej benzyny i oliwy z rycyną.

Ważne jest również, jak długo silnik może pracować bez remontu.

Kwestja amortryzacji jest tu jedną z najważniejszych. Płatowiec drewniany jest tańszy, lecz żywot jego trwa krótko, podczas gdy konstrukcje metalowe mogą służyć bardzo długi okres czasu.

Urządzenia, zapewniające *wygodę* komunikacji lotniczej, stoją bardzo dawno wysoko, szczególnie w wielomotowych płatowcach, posiadających bufety i luksusowe urządzenie kabin. Linje wewnętrzne nie potrzebują tych urządzeń ze względu na krótkotrwałość lotu.

Polska, jako kraj równinny, posiada doskonałe warunki do rozwoju komunikacji lotniczej i prawie wszędzie teren zapewnia możność lądowania. Kwestja jednak urządzenia największej ilości specjalnych lotnisk jest bardzo żywotna. Byłoby pożądane, żeby Sejm zajął się tą sprawą i rozwiązał ją np. w formie wydania ustawy o urządzeniu lotnisk przez wszystkie większe miasta powiatowe.

AUTOMATYCZNA RÓWNOWAGA SAMOLOTU W LOCIE

Unoszenie się w przestworzach powietrznych było dla człowieka jednem z najbardziej kuszących zagadnień, które przez długie wieki bezskutecznie usiłował rozwiązać, jakkolwiek zasadnicze podstawy lotu bardzo szybko instynktownie przeczuł, a następnie teoretycznie uzasadnił. Nawet bardzo trafne spostrzeżenia takich powag naukowych, jak Leonardo da Vinci, Galileo Galilei, Gassendi, Borelli, Marey i inni praktycznie nie posunęły sprawy naprzód. Głównym powodem niepowodzeń tylu wieków był brak w naszej naturze zmysłu równowagi w locie. Braku tego nie przewidywano. Sądzono, że już sama symetrja samolotu oraz dostatecznie nisko umieszczony środek ciężkości wytworzą całkowicie ową równowagę w locie. Nic dziwnego: na ziemi i na wodzie to wystarczało, ale ruchliwe środowisko powietrzne było dla człowieka zawsze niedostępne. Brak zmysłu równowagi należało zniwelować sztucznie. Tu tkwił punkt ciężkości rozwiązania zagadnienia mechanicznego lotu.

Przyjrzyjmy się w jaki sposób człowiek stara się podświadomie ów brak poczucia równowagi zniwelować czyli dzięki czemu dany typ samolotu utrzymuje w powietrzu równowagę. Dla przykładu zaobserwujemy lot płatowca silnikowego. W tym wypadku sprawę powyższą, w zasadzie wskutek chaotycznych ruchów cząsteczek powietrza niesłychanie skomplikowaną, rozwiązano, jak twierdzą dowcipni, po inżyniersku. Mianowicie, nie wchodząc wcale w kompromisy z naturą i nie licząc się zupełnie z zawiłemi prawami kinetyki powietrznej, nadają płatowcom szaloną szybkość, bowiem w tym wypaku w polu szybowania samolotu energetyczne, samorzutne działania cząsteczek powietrza nikną. Powietrze w tym wypadku staje się jedynie biernym narzędziem człowieka. Jest to jednak tylko chwilowa przemoc, która mści się następnie, gdy silnik słabnie, a szybkość poczyna maleć. Samolot, niedawno zwycięski, czuje się obecnie w powietrzu obco, a wpadłszy w próżnię ginie bezapelacyjnie. Jak widzimy, nie można powyższego wybiegu nazwać rozwiązaniem kwestji równowagi w locie; jest to tylko zepchnięcie samego zagadnienia na plan dalszy. Trzeba jednakże przyznać, że powyższy wybieg jest narazie opatrznościowym w lotnictwie, bowiem daje możność studjowania praw równowagi w samym środowisku powietrznym. Jakkolwiek ten sposób studjowania kosztuje nas wiele ofiar z życia ludzkiego, to jednak wszystko, cośmy dotychczas zdobyli w zakresie lotnictwa, jemu właśnie zawdzięczamy. Dziś dopiero, mając poza sobą tego rodzaju materjał doświadczalny, możemy coś niecoś mówić o równowadze samolotu w locie, a marzyć o równowadze automatycznej.

Przyjrzyjmy się pokrótce rezultatom tych kosztownych doświadczeń dla różnych typów samolotów. Z góry trzeba zaznaczyć, że równowaga samolotuw, locie zależy przedewszystkiem:

1) od sposobu wykorzystywania cząsteczek powietrza, czyli od sposobu lotu czy poruszania się samolotu w powietrzu,

2) od indywidualnego charakteru samej jego konstrukcji,

3) od sposobu równomiernego rozmieszczenia masy samolotu,



Niemcy czczą swych pionierów lotnictwa.
Niedawno odsłonięto pomnik ku czci hr. Zeppelina.

4) od sposobu rozmieszczenia oporu czołowego, powierzchni ssania, tarcia i nacisku,

5) od sposobu uzależnienia i zcentralizowania płaszczyzn nośnych.

Nie uwzględnienie choćby jednego z powyższych punktów w znacznym stopniu wpływa na brak odpowiedniej równowagi w locie.

Otóż zobaczymy, jak się ta sprawa przedstawia w jedno - dwu - i wielopłatowcach silnikowych, w szybowcach, skrzydłowcach, helikopterach, helikoplanach, żyroplanach i t. d., to nam bowiem ułatwi możliwie zorjentowanie się w obecnym całokształcie zagadnienia równowagi w locie i, być może, rzuci nam pewne światło na możliwe sposoby równowagi automatycznej. Rozwój jedno i dwupłatowców był szalenie forsowany w ciągu ostatniej wojny i dlatego ten dział lotnictwa, mimo wprost zastraszających kosztów produkcji, jest obecnie szeroko rozwinięty i posiada bardzo różnorodne zastosowania. Z tego właśnie powodu nie każdy typ jedno, czy dwupłatowca posiada ten sam stopień równowagi, czy stateczności. Takie naprzykład, które muszą być zwrotne, zwinne i o znacznej szybkości nie mogą posiadać wysokiego stopnia równowagi, bo to właśnie pomniejszałoby ich zalety, natomiast spokojne, stateczne, samoloty niszczycielskie, pasażerskie czy sanitarne winny być mało wywrotne, a zatem muszą posiadać wielką równowagę własną, by wychylone ze swego normalnego położenia jak najmniej reagowały na bodźce zewnętrzne lub wracały z powrotem do położenia poprzedniego. Aby w tych ostatnich typach jednopłatowców zachować jak największą równowagę w locie— buduje się kadłub możliwie nisko pod skrzydłami, czego wybitnymi przedstawicielami są tak zw. parasole płatowcowe. W tych typach specjalnie, jak również w dwu - i wielopłatowcach o analogicznej konstrukcji, opór czołowy nośnego płatu winien być większy lub conajmniej równy oporowi czołowemu kadłuba. Ma to na celu uniknięcie w locie szkodliwego, wywrotowego momentu przeciążania samolotu ku przodowi. Nośność skrzydła winna być skupiana symetrycznie ku środkowi w ten sposób, by środkowa część skrzydła posiadała nośność maksymalną. To samo dotyczy siły ssącej, siły tarcia i siły ciężkości skrzydła. Gdy zaś umieszczanie kadłuba pod skrzydłami jest z różnych względów niemożliwe, buduje się długie trapezowe skrzydła, lekko pochylone, w kształcie litery Y. (Samolot typu „Junkers”).



Jeden z „zeppelinów”, głośny Z R 3 — nad „drapaczami nieba”.

Symetryczne rozłożenie względem osi samolotu stateczników kierunkowych, względnie żagielków nad lub pod skrzydłami, albo pokrycie skrzydeł blachą falistą, w znacznym stopniu automatyzuje równowagę boczną całego aparatu. Równowaga podłużna samolotu zależy: 1) od podłużnego wyrównoważenia, 2) od oporu czo-

łowego, 3) od sposobu spływania strug powietrznych z płaszczyzn nośnych, kadłuba i upierzenia ogonowego, 4) od szybkości samolotu, 5) od sposobu działania śmigła, 6) od kąta natarcia i t. p. Zazwyczaj podłużną równowagę pilot sam utrzymuje przy pomocy lotek i sterów głębokości, jednakże przy dłuższych lotach dystansowych automatyczna podłużna równowaga staje się niezbędna.

Rozwiązania dotyczące zagadnienia równowagi w locie dwu i wielopłatowców przedstawiają jeszcze większą z samej natury rzeczy różnorodność. Samo umiejętne dobranie kształtu komór międzypłatowych może zapewnić niezwykle wysoki stopień bocznej, a nawet podłużnej równowagi. Najodpowiedniejsze ku temu kształty komór międzypłatowych mogą być: kształt ściętego ostrosłupa, o podstawie większej zwróconej w stronę kadłuba, lub komora o przekroju lekko spłaszczonych pierścieni (w słabym stopniu zaznacza się to w dwupłatowcu pasażerskim typu „Farman"), a nawet mogą być kształty pryzmatów, zwróconych podstawami również w stronę kadłuba i t. p. Pozatem do dwu - i wielopłatowców odnoszą się wszystkie wskazówki dotyczące automatyzacji jednopłatowców. Zachowanie równowagi w locie szybowców, względnie zastosowanie w tym wypadku równowagi automatycznej będzie jednym z najtrudniejszych zagadnień, które człowiek ze względów oszczędnościowych będzie musiał rozwiązać. Szybowiec musi się liczyć z naturalnym układem prądów powietrznych, jego konstrukcja musi przewidywać wszelkie prawa kinetyki powietrznej. Szybowiec zbyt małą szybkość osiąga w locie, by mógł niwelować skutecznie energetyczne działania prądów powietrznych i dlatego warunki jego lotu są daleko różnorodniejsze i bardziej skomplikowane. Nic też dziwnego, że zastosowanie w locie szybowym jedynie środków wyrównywających jedno - lub dwupłatowiec nie wystarcza naogół, a w szczególności zmusza nas do wyszukiwania tylko prądów odpowiednich, stosując zaś bogatsze sposoby równowagi moglibyśmy latać gdziekolwiek i przy dowolnej szybkości wiatru.

Na czem polega w zasadzie lot szybowy? Otóż falisty jakiś teren górski, jak również fale morskie wytwarzają fałdowanie się prądów powietrznych, które uderzają grzbietami swych fal w krótkich odstępach czasu o spokojne, bezwładne skrzydło. To powoduje tąki sam efekt, jakgdyby szybowiec lekko uderzał skrzydłami o warstwy powietrzne. Lot szybowy zatem jest w zasadzie identyczny z lotem wiosłowym; tylko powietrze i skrzydła zmieniają się w swych rolach. Jednakże zachowanie równowagi w obu tych lotach jest całkowicie odrębne. Gdy ptak, uderzając jednym skrzydłem silniej, a drugim słabiej, wytwarza instynktownie prawie automatyczną równowagę, to w locie szybowym należy wyczuć kierunek falowania prądów powietrznych oraz wielkość i siłę ich fal i wówczas dopiero należy kierować odpowiednio nachylony szybowiec środkiem skrzydeł względnie kadłubem na grzbiety warstwy falującego powietrza. To musi się dziać automatycznie i dlatego sam pilot wykonywać tego nie może. Tu można stosować cały szereg wybiegów, które będą znieczulały zbytnią wrażliwość szybowca na działanie fal powietrznych. Przy pomocy naprzykład symetrycznie względem osi szybowca ułożonych pionowych płaszczyzn ruchomych możnaby automatycznie pędzić fale ku środkowi skrzydeł i zależnie od mniejszej lub większej ich siły działania zwiększać lub zmniejszać nośność skrzydeł, zmieniając odpowiednio ich kąt natarcia i sztukując jakoby, względnie skracając rozpiętość skrzydeł? Byłoby to coś pośredniego pomiędzy szybowcem a skrzydłowcem, dzięki czemu moglibyśmy wykorzystać w locie szybowym wspaniałą automatyzację równowagi ptaków. Należy jeszcze dodać, że do zautomatyzowania ruchów szybowca wspaniale mogłoby się przyczynić umiejętne wykorzystanie własności ssących skrzydła, co w płatowcach silnikowych mogłoby naprzykład przeszkadzać — w szybkości.

Na innych zupełnie zasadach opieramy wyrównoważenie w locie helikopterów, żyroplanów i t. d. W locie śrubowym śmigło, względnie jakikolwiek inny zespół śrubowy, odrywa od środowiska macierzystego cząsteczki powietrza, dzięki czemu jakby je usuwa od szkodliwego dla równowagi aparatu wpływu środowiska powietrznego, a wciąga je we własne pole działania, gdzie, wyzyskawszy ich energję kinetyczną i bezwładną, wyrzuca je z powrotem równomiernie w stosunkowo spokojne i bezwładne ściany środowiska. To daje aparatowi nietylko siłę wznoszącą, ale równocześnie doskonałą równowagę. Oczywiście, że jakość równowagi zależy od sposobu wykonywania powyższych czynności; jednem słowem główną rolę gra w tym wypadku konstrukcja zespołu śrubowego, jego skok, szybkość obrotów, pole działania no i oczywiście sposób rozmieszczenia śmigieł w aparacie, na co główną uwagę zwraca się w helikopterach. W helikopterach, aby uniknąć ewentualnych wad w działaniu śmigła, zastosowano dwa śmigła na wspólnej osi, dzięki czemu działania ich nawzajem się wyrównywują. Rozwiązanie zagadnienia równowagi w locie przy pomocy zespołów śmigło-silnikowych i zespołów śmigłowych bez napędu silnikowego nie jest tyle ekonomiczne, ile pewne i właśnie dzięki temu przy lepiej rozwiniętej w tym kierunku technice będzie miała, jak się zdaje, powszechniejsze zastosowanie.

Tadeusz Wolnicki.

PODSTAWOWE ZASADY BUDOWY MODELI ŻAGLOWYCH

Budowanie modeli żaglowych jest dla modelarstwa nietylko jednem z zagadnień podstawowych, ale bodaj czy nie najważniejszym z jego zakresu. Tej dziedzinie zatem musimy poświęcić jak najwięcej miejsca.

Z jakich względów? Rekordowa szybkość, z jaką pędził rozwój techniki lotniczej nie pozwoliła na zwrócenie należytej uwagi na racjonalne wyzyskanie energji atmosfery. W walce o szybkość, z konieczności, zaniedbano cały szereg dziedzin, których zbadanie i rozwinięcie znacznie może uprościć przyszły rozwój lotnictwa. Do owego uzupełnienia i korygowaniu rozwoju lotnictwa powołane jest modelarstwo. Lotnictwo jest armją bojową, modelarstwo armją rezerwową,która, idąc utartym już szlakiem historji, zbiera wszelkie możliwe posiłki, zagarnia z sobą wszystkich maruderów poprzedniego pochodu, by w odpowiedniej chwili móc nieść pierwszej pożądaną pomoc.

Posuwając się zatem szlakami pierwszych badaczy i konstruktorów takich jak Mouillard, Marey, Lilienthal, Drzewiecki, Tański, Ader i wielu innych, już od pierwszej chwili natrafiamy na dziedzinę, niezwykle słabo wyzyskaną przez współczesne lotnictwo, a mogącą dać przy odpowiedniem rozwinięciu bogate rezultaty. Jest nią właśnie lotnictwo i modelarstwo żaglowe we wszelkich odcieniach. Przedewszystkiem zorjentujmy się co zrobiono dotychczas w tej dziedzinie i co pozostaje modelarstwu do zrobienia; należy bowiem pamiętać, że nie możemy ślepo i bezmyślnie naśladować historji. Najczęściej zaś spotykają się tacy z początkujących modelarzy, którzy wykuwaniem źle, bo bezmyślnie pojętej historji lotnictwa zanudzają się niemożliwie, a wreszcie całą pracę rzucają w kąt. By tego uniknąć, a jednocześnie, by modelarstwo miało aktualną rację bytu, musi stale pomiędzy niem a lotnictwem zachodzić obopólna wymiana myśli. Tylko w takim wypadku armja bojowa i rezerwowa wypełniają doskonale swe zadania.

Otóż w naturze posiadamy cały szereg różnych sposobów latania w zależności od *ciężaru i szybkości*. Przyjrzyjmy się z grubsza jak się różniczkuje lot w naturze w zależności od ciężarów czyli, ściślej mówiąc, w zależności od wielkości obciążenia jednostkowego, przypadającego na 1 m^2 powierzchni skrzydeł. Ma to olbrzymie znaczenie w modelarstwie, gdzie owo obciążenie jednostkowe można zmieniać prawie że dowolnie, ustosunkowując odpowiednio ciężar całego modelu, względnie rozpiętość jego skrzydeł, które w najprostszym razie możnaby było skracać i wydłużać lub poszerzać. Otóż, obserwując lot ptaków kolibrów, o ciężarze do kg. od 1 do 3 kg i od 3 kg do pewnej granicy, zależnej od zdolności i warunków jego życia, możemy lot ten podzielić na następujące typy:

1^0 Lot dwutaktowy w miejscu. Lot ten polega na tem, że małe ptaki, o minimalnym ciężarze własnym, uderzają prawie w jednej płaszczyźnie pionowej skrzydłami, nastawionemi pod pewnym kątem do kierunku wiatru, w powietrze (poruszanie skrzydełek dwutaktowe, przyczem jeden ruch — uderzanie jest pożyteczny, drugi zaś — cofanie szkodliwy), dzięki czemu uzyskują odpowiednią dla nich siłę wyporową. Lot ten jest najprostszy, najbardziej nieekonomiczny, jednakże z powodu minimalnego obciążenia jednostkowego dla tego rodzaju ptaków zupełnie możliwy.

2^0 Lot wiosłowo-postępowy. Ruch skrzydeł w tym wypadku jest podobny do poprzedniego tylko rozłożyny na pewnej długości, wobec czego ptak czyni wysiłek jedynie przy uderzaniu skrzydłami, nastawiwszy je uprzednio na odpowiedni dla danej chwili kąt, zaś sam wypór w drodze cofa mu je zpowrotem. Wypór nie działa na skrzydło stale, ale okresowo, imspulsywnie, dzięki czemu lot ten jest falowym, zwichrzonym w różnych płaszczyznach. Ten sposób lotu jest podstawą wszelkiego rodzaju lotów żaglowych i winien być doskonale przez modelarzy obserwowany i odpowiednio w locie żaglowym stosowany. Ruch skrzedeł w tem locie jest tylko jakby zwiększonym proporcjonalnie ruchem przy żaglowaniu, a nawet przy planowaniu i szybowaniu. Lot ten daje się doskonale zobrazować mechanicznie w najróżnorodniejszy sposób. Modelarze winni robić próby w tym kierunku. Lot ten z powodu nadmiernych ruchów skrzydła nie jest zupełnie ekonomiczny i dlatego tylko ptaki o ciężarze do 1 kg. stosują go przy unoszeniu się w powietrzu.

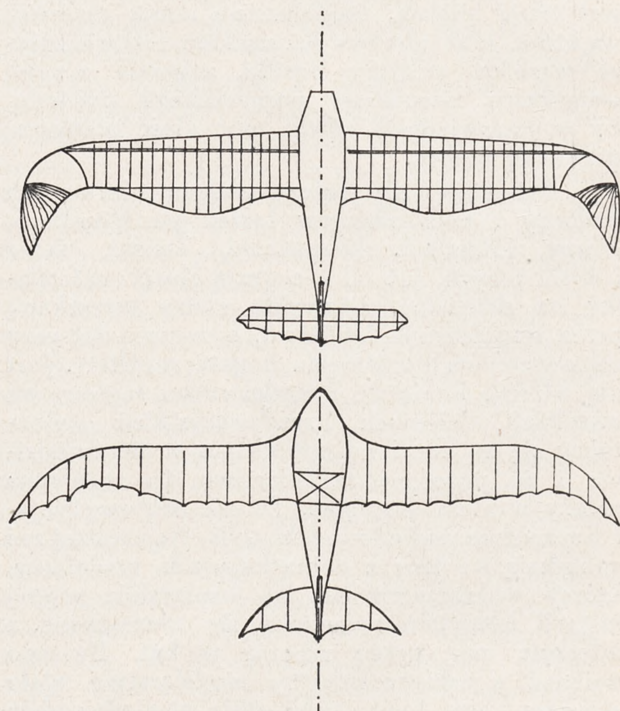
3^0 Lot planowy, który jest podobny do ześlizgiwania się płatowca przy zamkniętym silniku Ptak, osiągnąwszy pewną wysokość lotem wiosłowym, poczyna planować przy swobodnie dla odpoczynku rozłożonym skrzydle. Żaden mięsień pracujący dawniej nie jest natężony, wobec czego skrzydło jest elastyczne i całkowicie podatne na działanie prądów powietrznych. To właśnie automatycznie zabezpiecza ptaka przed szybkiem opadaniem z wysokości. Należałoby ten rodzaj skrzydeł wykorzystać w modelarstwie, budując je odpowiednio miękkie.

4^0 Lot szybowy jest to ślizganie się naprężonych skrzydeł w silnym strumieniu powietrznym. Strumień ten może być naturalny lub wywołany sztucznie. Szybowce oraz ptaki szybowe, jak np. mewy, korzystają z prądów naturalnych, natomiast płatowce silnikowe wytwarzają sobie strumienie sztuczne. Główną rolę w tym wypadku stanowi napęd. Lot szybowy, jako najłatwiejszy technicznie do zrealizowania i jako stosunkowo ekonomiczny, jest najbardziej w lotnictwie i w modelarstwie rozpowszechniony. Lotnictwo i modelarstwo żaglo-

we ślepo i bezmyślnie w tym wypadku naśladują płatowce silnikowe, sądzą bowiem, że lot żaglowy jest właśnie lotem szybowym. Szybowiec jest płatowcem silnikowym bez silnika, innych pojęć pod tym wyrażeniem nie należy rozumieć. O modelach szybowych pomówimy szerzej przy opisywaniu modeli śmigłowych. Kombinacjami lotu wiosłowego, planowego i szybowego posługują się ptaki o ciężarze własnym od 1 do 3 kg.

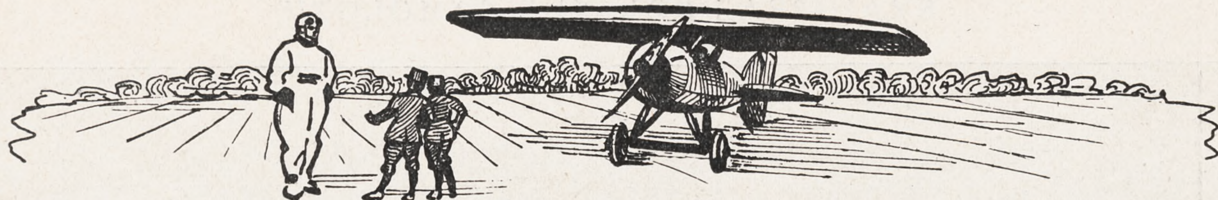
5° Lot żaglowy. Sposób ten jest najbardziej podobny do lotu planowego, a w istocie jest lotem wiosłowym przy minimalnym, prawie niewidocznym, ruchu skrzydeł. Lot ten jest najbardziej ekonomiczny, wobec czego stosują go ptaki o ciężarze ponad 3 kg. Wtym wypadku skrzydło wyzyskuje prądy wznoszące w górach i nad brzegami wód oraz zmiany szybkości, czyli przyspieszenia wiatrów i ciągłe ich falowania w kierunku pionowym i poziomym. Jest to najbogatszy sposób lotu i może być stosowany jedynie przez silnych i wytrawnych lotników — ptaków. Budowa skrzydeł żaglowych jest niesłychanie różnorodna. Prostota graniczy z niewykonalnemi prawie technicznie kombinacjami. Doskonała praktycznie budowa skrzydeł żaglowych jest szczytem techniki modelowej w tym kierunku. Idealne skrzydło żaglowe winno na wzór skrzydeł ptaka, jak mówi inż. Tułacz, zmieniać wielkość swojej powierzchni nośnej, krzywiznę profilu; kąt natarcia, wychylenie pionowe (żaglowiec winien rozchylać i zacieśniać odpowiednio ramiona litery v) oraz wychylenie poziome względem kadłuba żaglowiec winien rozszerzać i zaostrzać strzałkę ← i t.d. Prace w tym kierunku są dalej posunięte, niż możemy się tego spodziewać.

Obecnie postaramy się zobrazować w ogólnym zarysie wpływ szybkości na sposoby lotu i na względy konstrukcyjne. W tym wypadku, również jak i poprzednio, chodzi przedewszystkiem o rolę i budowę skrzydeł. Otóż naogół rzecz biorąc, rozwój budowy skrzydeł tak w naturze, jak i we współczesnym lotnictwie i modelarstwie postępuje w dwóch zupełnie przeciwnych kierunkach. Z jednej strony dąży do uproszczenia budowy skrzydeł, doprowadzając ich wielkość do minimum, a wreszcie do całkowitego ich zaniku, a z drugiej idzie w kierunku urozmaicenia tej budowy, zwiększenia rozpiętości, wychodząc poza normalną granicę proporcjonalności, aż do wytworzenia skrzydeł energetycznie żywych. Pierwszy kierunek daje się przedewszystkiem spostrzegać w bojowych płatowcach silnikowych, dążących do uzyskania szalonej szybkości i zwinności. W tym wypadku wartość skrzydła maleje odwrotnie proporcjonalnie do wzrastania szybkości samolotu. Dlatego profile tych skrzydeł są zwyrodniałe i nigdy nie należy je brać za wzór dla modeli. Drugi natomiast kierunek panuje wszechwładnie w płatowcach o małej mocy, szybowcach, skrzydłowcach i żaglowcach, bowiem niewielka stosunkowo szybkość lotu zmusza je do ekonomiczniejszego wykorzystywania energji cząsteczek powietrza. Typowe dla tego kierunku będą modele żaglowców, przedstawione do konkursu w Sanit Cyr. Dla zorjentowania się podajemy niżej schematyczne szkice ich skrzydeł.



Zakończenia skrzydeł jednego z nich, jak widać, są zupełnie miękkie (kreskowane). Szybkość zatem gra bardzo poważną rolę przy budowie modelu, szczególnie zaś wpływa na grubość jego skrzydeł. Im mniejsza jest szybkość tem grubszy możemy robić profil bez szkody, a nawet z korzyścią dla modeli.

Tadeusz Wolnicki.



DZIAŁ BELETRYSTYCZNY

MOCARNY PTAK

Na skały zrębie orzeł siadł
W wieczystość zadumany,
Wsłuchał się w cichy poszum — wiatr...
— „My dwaj tu króle, pany.

Nie sięgnie nas tu ludzka moc
Nad mroźne skał granity,
Co wieczór tylko cicha noc
Na śnieżne spłynie szczyty".

I usnął orzeł, usnął wiatr,
Schyliwszy dumną głowę;
Ponad wichrami sennych Tatr
Mroki się snują płowe.

A kiedy zalśnił nieba szlak,
Różane wstały świty,
Jakiś mocarny spłynął ptak
Na złotem lśniące szczyty.

I płynie warkot, płynie cień
W sypane piargiem zbocza,
Łamie go w miljon srebrnych drżeń
Jeziora toń przezrocza.

Pilot oburącz dzierży ster,
Mknąc szybciej niźli chmury,
Chłonie motoru warkot-szmer,
Całuje wzrokiem góry.

Człek zdobył orłów siną dal
Potęgą marzeń splotu,
Nad gór przepastnych wpłynął szal
W zawrocie śmigłym lotu.

Król-orzeł śni potęgi tron
W kamiennej skał krainie,
Nad głową jego nieba dzwon
I ptak mocarny płynie...

STEFAN SZPACHTA.



Kolonja Staszica (Warszawa).

NASZA POCZTA.

(W dziale tym dajemy odpowiedzi na wszelkie zapytania tyczące się lotnictwa, skierowane do nas bezpośrednio lub też do władz i instytucji lotniczych za naszem pośrednictwem).

P. *Fick... w Modlinie.* — Z postępku Pana cieszy się Redakcja. Numer żądany wyślemy. Za uznanie dla pisma redaktor dziękuje.

P. *St. Stan... w/m.*— Nie wiemy, o co Panu chodzi. Jeśliby Pan miał zamiar wstąpić do szkoły pilotów, to radzimy się spieszyć. Szkoła cywilna T-wa Lotniczego przyjmuje kandydatów na II-gi kurs do dnia 1.VIII b. r. Ewentualne ulgi udzielić może Panu L. O. P P. (Zamek) i Depart. Żegl. Pow. MSWojsk. (Lotnisko), dokąd niech się Pan zwróci z podaniem. Co do lektury, — radzimy przeczytać: „Lotnictwo" por. Zawadzkiego i „Lotnictwo zachodnie a nasze" inż. Mokrzyckiego. Tę ostatnią broszurę możemy Panu wysłać na żądanie. Na przyszłość prosimy zapytania bardziej konkretyzować.

P. *L. Giż... w Rejowcu.* — Żądanych porad udzieli Panu najlepiej Związek Lotników Polskich (Poznań, Sieroca 6), który organizował ostatni konkurs szybowców. Pomoc materjalną powinien Pan uzyskać od miejscowego Komitetu L. O. P. P.

PP. *W. Mroz..., Z. Tre..., St. Sk..., J. Róż... W. Wil... i in.* — Prośby Panów skierowaliśmy do jednego z konstruktorów szybowców, który udzieli niezwłocznie Panom pomocy. Żądane plany wysłaliśmy.

Z OSTATNIEJ CHWILI.

ZGON LESZKA SIWIKA.

W chwili zamykania numeru dowiedzieliśmy się, iż zmarł nagle, wskutek nieszczęśliwego wypadku na polowaniu, jeden z najdzielniejszych członków Lotniczego Związku Młodzieży, ś. p. Leszek Stanisław Siwik.

Zmarły był studentem Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego i członkiem akademickiej korporacji „Audacja". Do Związku wstąpił na początku roku przeszłego. W listopadzie został członkiem zarządu gł. Związku, gdzie piastował początkowo godność sekretarza i kierownika Sekcji dochodów niestałych, a później wiceprezesa.

Niepospolity talent organizacyjny, bystrość umysłu i wrodzona inteligencja zmarłego zjednały mu szacunek i sympatję wśród kolegów, a walny zjazd P. L. Z. M. w uznaniu Jego zasług dla Związku udekorował Go odznaką honorową.

Pogrzeb odbył się we czwartek, 23 lipca.

PODZIĘKOWANIE.

Polski Lotniczy Związek Młodzieży składa gorące podziękowanie Towarzystwu Akc. „J. Franaszek" za dostarczone bezpłatnie 2½ ryzy papieru na okładkę dla „Młodego Lotnika".

Do numeru niniejszego dołączamy kupony premjowe na bezpłatne loty i zaświadczenia na loty zniżkowe. Warunki prenumeraty, adres redakcji etc. — na drugiej stronie okładki.

Redaktor: *Jerzy Osiński* Wydawca: *Zarząd gł. Polskiego Lotniczego Zw. Młodzieży*

Drukarnia Akademicka w Warszawie. Tel. 510-08

WYKAZ FIRM,

które udzielają członkom L.O.P.P. ustępstwa przy nabywaniu towarów

za okazaniem legitymacji członkowskiej z opłaconą składką za miesiąc bieżący.

Główna Księgarnia Wojskowa	Nowy-Świat 69	10%
Apteka K. Wendy	Krak. Przed. 45	10%
Fabryka Czekolady „Straszak"	Nowy-Świat 57	10%
Skład Papieru „Ad astra"	Nowy-Świat 1	10%
Skład Lamp D. Krajewski	K. Przedm. 9	10-15%
Księgarnia Kuncewicz i Hoffman	Marszałk. 91	10%
Sklep Bławatny Czajkowski i Wernik	Marszałk. 149	10%
Perfumerja Fryderyk Puls	Wierzbowa 11	10%
Stołeczny Skład Apteczny	Marszałk. 131 a	10%
Konfekcja Męska K. Kubalski	Krak. Przed. 7	5%
Konfekcja Męska Chojnacki	Marszałkow. 109	5%
Skład Materj. Żelazn. K. Brun i Syn	Pl. Teatralny	5%
Skład Materj. Żelazn. K. Brun i Syn	Marszałkow. 124	5%
Skład Apteczny W. i L. Różyccy	Krak. Przed. 17	5%
Skład Apteczny Domeradzki	Marszałkow. 81	5%
Towarzystwo „Komispol"	K. Przed. 16/18	5%
Skład Przyborów Elektr. B-cia Borkowscy	Jerozolimska 6	5%
Magazyn Konfekcji Męskiej Łopalewskiej	Marszałk. 83	5-10%
Sklep Galanteryjny Kiszakiewicz	Marszałkow. 79	5%
Wyroby Platerowane Żmidziński	Marszałk. 85	10%
Magazyn Obuwia A. Świerszcz	Nowy-Świat 32	3%
Warszawsko-Łódzkie Tow. Handlowe	Trębacka 4	5%
Magazyn Bielizny Męsk., Dam., Dziecin. St. Bojanowski	Marszałkow. 64	5%
Skład Sukna i Kortów Emil Kronenberg	Żórawia 30	5%
Wyroby siodlarskie i rymarskie (galanterja skórzana) W. Cybulski i S-ka	Trębacka 9	5-10%

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

POLSKA LINJA LOTNICZA

ROZKŁAD LOTÓW

I. WARSZAWA—GDAŃSK.

GODZINA		KIERUNEK	GODZINA	
8^{30}	16^{00}	↓ Warszawa ↑	11^{00}	17^{00}
11^{30}	19^{00}	Gdańsk	8^{00}	14^{00}

II. WARSZAWA — KRAKÓW

8^{45}	↓ Warszawa ↑	15^{00}
11^{15}	Kraków	12^{30}

III. KRAKÓW — LWÓW.

9^{00}	↓ Kraków ↑	12^{00}
12^{00}	Lwów	9^{00}

IV. WARSZAWA — LWÓW.

9^{00}	↓ Warszawa ↑	18^{00}
12^{00}	Lwów	15^{00}

V. KRAKÓW — WIEDEŃ.

12^{30}	↓ Kraków ↑	11^{30}
15^{30}	Wiedeń	8^{30}

UWAGI.

Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel.

Drugi samolot do Gdańska kursuje w sezonie letnim. Linja Warszawa — Wiedeń chwilowo wstrzymana

Dostawa poczty lotniczej i towarów w tym samym dniu.

Koszt bitetu lotu bezpośredniego między: Warszawą—Wiedniem lub z powrotem 100 z.

Przewóz pasażera do i z lotniska (z wyjątkiem Warszawy) uwzględniony został w cenie biletu lotu.

INFORMACJE:

Warszawa — telefon 9-00 i 8-50, Kraków — telefon 32-22 i 35-58,
Lwów „ 6-0 i 22-75, Gdańsk „ 415-31,
Wiedeń — tel. 72-5-75 i 45-4-62.